



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>

79

CHEMIN DE FER.

COMPTE-RENDU DES OPÉRATIONS DE L'EXERCICE 1849.

RAPPORT PRÉSENTÉ AUX CHAMBRES LÉGISLATIVES
PAR M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

SESSION 1849 — 1850.



972

Bruxelles,
IMPRIMERIE D'EM. DEVROYE ET C^o,
RUE DE LOUVAIN.
1851



UNIVERSITEITSBIBLIOTHEEK GENT



900000070137



CHEMIN DE FER.

Mme G^e

COMPTE-RENDU DES OPÉRATIONS

DE L'EXERCICE 1849.

• RAPPORT PRÉSENTÉ AUX CHAMBRES LÉGISLATIVES

PAR M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

SESSION 1849 — 1850.



Bruxelles,

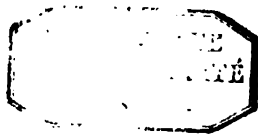
IMPRIMERIE D'EM. DEVROYE ET C^e,

RUE DE LOUVAIN.

1851

Messieurs,

Conformément à l'art. 6 de la loi du 1^{er} mai 1834, j'ai l'honneur de vous présenter le compte-rendu des opérations du chemin de fer de l'État, pendant l'exercice 1849.



CHEMIN DE FER.

COMPTE-RENDU DES OPÉRATIONS EN 1849.

CHAPITRE PREMIER.

CONSTRUCTION.

§ 1.

Montant des allocations.

Les sommes successivement allouées par la Législature pour la construction du chemin de fer de l'État sont indiquées ci-après, ainsi que les lois par lesquelles les crédits ont été votés.

LOIS PAR LESQUELLES LES CRÉDITS ONT ÉTÉ VOTÉS.	CAPITAUX AFFECTÉS A LA CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER.	
	BONS DU TRÉSOR.	EMPRUNTS.
1834. 1 mai	10,000,000 00	"
1836. 18 juin	"	14,524,162 74
1837. 12 novembre	9,066,448 57	"
1838. 25 mai	"	25,200,807 82
1839. 28 décembre	11,031,262 85	"
1840. 21 juin	4,489,877 39	"
1840. 26 juin	"	53,951,502 38
1842. 29 septembre	"	24,000,000 00
1843. 7 mars	300,000 00	"
1845. 13 avril	7,960,000 00	"
1846. 16 août	2,712,960 00	"
1848. 21 avril	"	3,000,000 00
1848. 24 mai	"	2,003,611 38
TOTAL PAR CATÉGORIE	46,560,548 81	122,682,086 32
TOTAL GÉNÉRAL	169,242,635 13	

Les emprunts des 18 juin 1836, 25 mai 1838, 26 juin 1840, ainsi que l'emprunt forcé de 1848, comprenaient les sommes nécessaires pour le remboursement des bons du trésor. On peut donc établir le montant des capitaux affectés à l'établissement du chemin de fer en faisant abstraction de ces bons et en n'opérant que sur les cinq emprunts indiqués au tableau qui précède. En effet, si l'on réunit les chiffres de ces emprunts, l'on aura :

LOIS PAR LESQUELLES LES EMPRUNTS ONT ÉTÉ VOTÉS.	PART DES EMPRUNTS AFFÉRENTE AU CHEMIN DE FER.	
	SOMMES EFFECTIVES.	SOMMES NOMINALES.
1836. 18 juin (4 p. %)	24,524,163 74	26,886,438 74
1838. 25 mai (3 p. %)	32,267,256 89	45,860,983 17
1840. 26 juin (5 p. %)	69,472,643 62	73,657,946 78
1842. 29 septembre (5 p. %)	24,000,000 00	23,484,486 89
1848. Emprunt forcé	18,978,571 38	18,978,571 38
TOTAUX	169,242,635 13	188,868,426 96

Ainsi, la somme de fr. 169,242,635-13, affectée à la construction du chemin de fer, a été couverte, en totalité, par les cinq emprunts prémentionnés, et elle correspond à une somme nominale de fr. 188,868,426-96.

Ces deux sommes ont déjà été indiquées dans le compte-rendu de l'exercice 1848, et elles ont dû rester naturellement les mêmes en 1849, la Législature n'ayant alloué aucun fonds nouveau, pendant cet exercice, pour frais de premier établissement du chemin de fer.

§ 2.

Situation des fonds affectés à la construction du chemin de fer.

Les sommes liquidées au 31 décembre 1849, sur le montant de diverses allocations accordées pour la construction, s'élevaient à fr. 167,113,198 76

Il restait en outre disponible, savoir :

Sur le crédit alloué par la loi du 13 avril 1843.	233,778 55
Id. 16 août 1846.	2,164 89
Id. 21 avril 1848.	1,681,500 84
Id. 24 mai 1848.	211,992 09

Ensemble. fr. 2,129,436 37

Total égal au montant des allocations. fr. 169,242,635 13

Mais il faut remarquer que, pour obtenir réellement la dépense effectuée au 1^{er} janvier 1850, on doit déduire de la somme de. fr. 167,113,198 76

1^o Les dépenses d'entretien et d'exploitation en 1835 et 1836, soit fr. 599,908 40

2^o Les avances faites à l'établissement Cocke-rill et qui ont été remboursées en fournitures en dégrèvement du budget 100,996 27

3^o Les sommes provenant de remboursements effectués par le même établissement et qui ont été versées au trésor 12,124 41

4^o Une somme de fr. 55,287-68 restant disponible sur les crédits ouverts à la régie, soit . 55,287 68

5^o Enfin, une somme non renseignée dans les dépenses de 74 71

Ensemble fr. 768,391 47

La dépense totale au 1^{er} janvier 1850 se réduit donc à. fr. 166,344,807 29

Elle a été utilisée ainsi qu'il suit :

Pour la route proprement dite fr. 124,227,768 19

Pour bâtiments et clôtures des stations 11,120,970 45

Pour dépendances des stations 2,401,773 77

Pour matériel de transports et de traction. 23,437,530 21

Pour dépenses générales 5,156,764 67

Total égal. fr. 166,344,807 29

(Voir l'annexe n^o I.)

En comparant les sommes payées au 31 décembre 1848 avec celles payées au 31 décembre 1849, on trouve que la dépense effectuée pendant ce dernier exercice s'est élevée :

Pour la route proprement dite fr. 1,383,442 17

Id. les bâtiments et clôtures des stations . 376,677 54

Id. les dépendances des stations 157,595 83

Id. le matériel des transports 983,940 81

Id. les dépenses générales. 1,357 94

Et en total à fr. 2,903,014 29

Au moyen de cette dépense, de notables améliorations ont été apportées au chemin de fer.

La double voie, qui n'était établie, ainsi que nous l'avons vu dans le précédent compte rendu, que sur une longueur de 367 kilomètres, a acquis un développement de 398 kilomètres, c'est-à-dire 31 kilomètres en plus. D'un autre côté, le matériel des transports a été augmenté autant que possible.

Pendant l'année 1849, on a mis en service entièrement neufs :

4 locomotives de 16 pouces ;

4 tenders ;

3 voitures spéciales pour la poste aux lettres ;

4 diligences ;

72 waggons pour fers, bois, etc. ;

Et 126 waggons à bétail.

(Voir l'annexe n° II.)

Toutefois, ainsi que je l'ai annoncé dans le compte-rendu de l'exercice 1848, une somme de 18 millions de francs environ sera encore nécessaire pour achever la deuxième voie, compléter le matériel des transports et achever les stations et leurs dépendances. On comprend, en effet, que la Législature n'ayant voté aucun crédit pour la construction du chemin de fer en 1849, les besoins sont restés les mêmes que ceux indiqués en 1848.

CHAPITRE DEUXIÈME.

EXPLOITATION.

§ 1.

Dépenses.

Le tableau suivant indique les crédits alloués et les dépenses effectuées pour l'exploitation du chemin de fer en 1849.

Articles du BUDGET.	NATURE DE LA DÉPENSE.	ALLOCATIONS.	MONTANT DE LA DÉPENSE.	DIFFÉRENCES.	
				EXCÉDANT.	DÉFICIT.
	§ 1^{er}. PERSONNEL.				
43	Service général. — Direction. — Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	219,680	257,770 43	"	38,090 43
44	Entretien des routes et des stations. — Traitements et indemnités, etc. . .	141,400	198,921 13	"	57,521 13
45	Locomotion et entretien du matériel. — Traitements et indemnités, etc. . .	109,400	86,112 51	23,287 49	"
46	Transports et perception réunis. — Traitements et indemnités, etc. . .	587,430	606,769 22	"	19,339 22
47	Primes accordées aux fonctionnaires et employés de diverses branches de service.	140,000	48,943 10	91,056 90	"
48	Traitements de disponibilité	74,879	"	74,879 00	"
	Total des dépenses du personnel. . .	1,272,789	1,198,516 41	189,223 59 114,950 80 74,272 59	114,980 80
	§ 2. SALAIRES.				
49	Service général. — Direction.	16,400	14,743 50	1,656 50	"
50	Entretien des routes et des stations. .	1,180,000	1,133,666 58	46,333 42	"
51	Locomotion et entretien du matériel. .	1,461,130	1,437,146 97	5,983 05	"
52	Fours à coke.	95,000	16,001 95	78,998 07	"
53	Transports et perception.	615,600	572,050 85	43,549 15	"
	Total des dépenses pour salaires. . .	3,368,130	3,193 609 83	174,520 17	"

b

Articles du BUDGET.	NATURE DE LA DÉPENSE.	ALLOCATIONS.	MONTANT DE LA DÉPENSE.	DIFFÉRENCES.	
				EXCÉDANT.	DÉFICIT.
	§ 3. TRAVAUX ET FOURNITURES.				
54	Service général. — Direction.	118,744	122,046 00	"	3,302 00
55	Entretien des routes et des stations. . .	389,000	389,000 00	"	"
56	Billes et fers des voies.	946,000	881,000 00	65,000 00	"
57	Locomotion et entretien du matériel. .	2,492,310	1,984,000 00	508,310 00	"
58	Renouvellement du matériel.	300,000	252,000 00	48,000 00	"
59	Transports et perception.	190,000	217,352 09	"	27,352 09
	Total des dépenses pour travaux et fournitures.	4,456,054	3,843,398 09	621,310 00 30,634 09 590,655 91	30,634 09
	DIRECTION DE LA RÉGIE DU CHEMIN DE FER.				
60	Personnel.	36,500	36,500 00	"	"
61	Matériel.	3,500	3,500 00	"	"
	Total des dépenses pour la régie. . .	40,000	40,000 00	"	"
	RÉCAPITULATION.				
	§ 1^{er}. Personnel	1,272,789	1,198,516 41	74,272 59	"
	§ 2. Salaires	3,368,130	3,193,809 83	174,520 17	"
	§ 3. Travaux et fournitures	4,436,054	3,843,398 09	590,655 91	"
	Régie du chemin de fer. . . .	40,000	40,000 00	"	"
	TOTAUX.	9,116,973	8,277,524 33	839,448 67	"

On voit, par ce tableau, que la dépense d'exploitation s'est maintenue en dessous du montant des allocations d'une somme de fr. 839,448-67.

Cette somme se répartit ainsi qu'il suit :

Personnel	fr. 74,272 59
Salaires	174,520 17
Travaux et fournitures	590,655 91
Total égal	fr. 839,448 67

Au reste, cette économie sur le montant des allocations du budget, allocations dont les chiffres ne peuvent être établis que sur des prévisions et sont par cela même tantôt en dessus, tantôt en dessous des besoins réels, est moins remarquable que la différence entre les dépenses d'exploitation effectuées en 1848 et 1849, qui est renseignée ci-après :

Comparaison de la dépense d'exploitation en 1848 et en 1849.

NATURE DE LA DÉPENSE.	MONTANT DE LA DÉPENSE		DIFFÉRENCE EN 1849.	
	EN 1848.	EN 1849.	EN PLUS.	EN MOINS.
§ 1^{er}. PERSONNEL.				
Service général. — Direction	253,844 15	237,770 43	3,926 30	„
Entretien des routes et des stations. . . .	218,786 20	198,921 13	„	19,865 07
Locomotion et entretien du matériel . . .	94,000 46	86,112 51	„	7,887 95
Transports et perception.	631,239 97	606,769 22	„	24,470 75
Primes.	16,471 72	48,943 10	32,471 38	„
Total des dépenses du personnel.	1,214,342 50	1,198,516 41	56,597 68	52,223 77
§ 2. SALAIRES.				
Service général. — Direction	16,300 00	14,743 50	„	1,556 50
Entretien des routes et des stations. . . .	1,017,004 59	1,153,666 58	116,661 99	„
Locomotion et entretien du matériel . . .	1,393,617 64	1,457,146 97	63,529 33	„
Fours à coke	69,474 25	16,001 95	„	53,472 32
Transports et perception	548,505 42	572,050 85	23,547 43	„
Total des dépenses pour salaires. . . .	5,044,899 90	5,195,609 83	205,738 75	53,028 82
§ 3. TRAVAUX ET FOURNITURES.				
Service général. — Direction.	114,363 53	122,046 00	7,682 47	„
Entretien des routes et des stations . . .	381,031 59	389,000 00	7,968 61	„
Billes et fers des voies.	1,140,756 13	881,000 00	„	259,756 13
Locomotion et entretien du matériel . . .	2,345,651 51	1,984,000 00	„	361,651 51
Renouvellement du matériel.	501,712 22	233,000 00	„	49,712 22
Transports et perception	183,524 43	217,582 09	33,827 66	„
Total des dépenses pour travaux et fournitures.	4,466,999 21	3,845,398 09	49,478 74	671,079 86
RÉGIE DU CHEMIN DE FER.				
Personnel	56,580 00	56,580 00	„	„
Matériel	5,500 00	5,500 00	„	„
Total des dépenses de la régie. . . .	40,000 00	40,000 00	„	„
RÉCAPITULATION.				
Personnel	1,214,342 50	1,198,516 41	56,597 68	52,223 77
Salaires	5,044,899 90	5,195,609 83	205,738 75	53,028 82
Travaux et fournitures.	4,466,999 21	3,845,398 09	49,478 74	671,079 86
Régie du chemin de fer	40,000 00	40,000 00	„	„
TOTAUX	8,766,241 61	8,277,524 33	289,615 17	778,352 43
A déduire la différence en plus.				289,615 17
Différence définitive en moins en 1849.				488,717 28

Ainsi, les dépenses d'exploitation ont été de fr. 488,717-28 moins élevées en 1849 qu'en 1848.

Si l'on examine les résultats indiqués dans le tableau qui précède, par paragraphes du budget, on reconnaît :

Que le personnel a donné lieu à une économie de fr. 15,826-09 ;

Que, par contre, les salaires ont augmenté de fr. 148,709-93 ;

Enfin, que les travaux et fournitures présentent une réduction de fr. 621,601-12.

Ces différences s'expliquent, en ce qui concerne les frais de personnel, par les emplois qui sont devenus vacants, et auxquels il n'a pas été pourvu, et en ce qui concerne les travaux et fournitures, par la réduction du prix des fers et des billes, ainsi que des objets destinés à l'entretien du matériel et au service de la locomotion.

L'augmentation des salaires provient en partie de l'accroissement du mouvement des voyageurs et des marchandises à petite vitesse, et en partie de l'exploitation de la section de Maffles à Tournay, qui n'a été ouverte à la circulation que pendant deux mois en 1848, tandis que cette section a été exploitée pendant toute l'année en 1849.

Au surplus, la différence de fr. 488,717-28, qui vient d'être signalée, entre les dépenses des exercices 1848 et 1849, est un fait d'autant plus remarquable, que, en raison de l'accroissement du trafic pendant ce dernier exercice, il semble que ces dépenses auraient dû augmenter, et qu'on ne peut attribuer le résultat obtenu qu'aux perfectionnements introduits successivement par l'administration dans chaque partie du service.

RAILS ET BILLES.

Le nombre de billes neuves placées dans les voies, en 1849, a été de 85,733.

Leur prix a varié de fr. 3-66 à fr. 4-88 par bille. (Annexe n° III.)

En 1848, la limite inférieure de ce prix était de fr. 3-77, et la limite supérieure de fr. 5-60.

L'annexe n° IV indique le nombre de billes en chêne, sapin et autres essences, qui ont été ôtées des voies et remplacées en 1849.

Les billes utilisées pour la pose des rails à double bourrelet sont espacées de 1^m,14 dans les portées intermédiaires, et de 0^m,84 dans les portées d'about, en sorte qu'on emploie, en moyenne, une bille par 1^m,02 de voie. Il en résulte que les 85,733 billes neuves placées en 1849 occupent une étendue de 87,500 mètres environ, soit 87 1/2 kilomètres ou 17 1/2 lieues.

Le développement total des voies étant actuellement de 1,021 kilomètres environ, soit 204 lieues, les billes renouvelées en 1849 forment à peu près la 12^e partie de celles nécessaires pour ce développement, lorsque les rails à double bourrelet seront substitués aux rails anciens dont la portée était moindre.

Le nombre de billes neuves employées en 1848 a été de 86,965 ; c'est à peu près la même quantité que celle renseignée plus haut pour l'exercice 1849.

Il est à remarquer que le plus grand nombre des billes remplacées en 1848 et 1849 sont en essences tendres. On voit par l'annexe n° VI du compte-rendu de

l'exercice 1848 que, sur 88,687 billes, ôtées des voies, 20,719 seulement étaient en chêne, et le surplus en sapin ou autres essences.

En 1849, sur 89,070 billes remplacées, on ne compte que 29,340 billes en chêne. L'état des voies a donc été considérablement amélioré, en ce qui concerne les billes, pendant ces deux exercices, puisque le bois de chêne a été substitué à des bois d'autres essences.

Des bois soumis à différents procédés de conservation ont été successivement essayés. Jusqu'à présent les résultats obtenus ne permettent point d'établir, avec quelque certitude, les avantages que l'on peut attendre de l'un ou l'autre de ces procédés.

L'entretien des voies a exigé l'emploi de 113,786^m,19 de rails neufs, mais 83,181^m,43 de rails vieux seulement ont été mis hors de service, le surplus ou 30,604^m,74 ayant été jugé susceptible d'être réemployé. (Annexe n° V.)

Si l'on compare la situation des voies, sous le rapport des rails, en 1848 et en 1849, on aura :

EXERCICES.	RAILS ondulés de 17 A 22 KILOG.	RAILS parallèles de 23 A 27 KILOG.	RAILS à double bourrelet de 34 KILOG.
1848.	Mètres courants. 669,300	Mètres courants. 1,097,700	Mètres courants. 481,400
1849.	599,600	1,078,400	625,000
Différence en 1849 {	En plus	"	173,600
	En moins	69,700	19,300
Différence totale en moins	89,000		89,000
Reste différence totale en plus			84,600

On voit d'après ce tableau que le développement des rails, au 1^{er} janvier 1850, dépassait de 84,600 mètres courants le développement acquis au 1^{er} janvier 1849. Cette quantité représente 42,300 mètres courants de voies, dont 31,000 mètres ont été, ainsi que nous l'avons dit plus haut, établis sur les fonds de construction.

On remarquera, en outre, que l'administration a fait remplacer, par des rails forts, 69,700 mètres courants de rails de 17 à 22 kilogrammes qui sont trop faibles pour les fortes machines servant au transport des marchandises, ainsi que 19,300 mètres courants de rails de 23 à 27 kilogrammes.

Il y a donc eu amélioration des voies, sous le rapport des rails, comme sous le rapport des billes.

La dépense totale pour fers et billes s'était élevée, en 1848, à fr.	1,140,736 13
Cette dépense ne s'est élevée, en 1849, qu'à	881,000 00
Différence en moins, en 1849. fr.	259,736 13

Cette différence provient, en partie, de la réduction du prix des billes et particulièrement de celui des rails, dont la fourniture a été effectuée, en 1848, à fr. 214-90 par tonneau, tandis qu'en 1849 ils ont été adjugés au prix de 170 francs.

Le précédent compte-rendu a donné un calcul approximatif de la quantité de rails qui seraient nécessaires pour les renouvellements annuels, ainsi que du chiffre auquel s'élèveraient les frais de ce renouvellement, lorsque toutes les voies seraient formées de rails de 34 kilogrammes. — Je crois inutile d'établir un pareil calcul sur les données fournies par l'exercice 1849, puisque ce calcul ne pourrait être également qu'approximatif. On comprend, en effet, que la durée des rails est subordonnée au poids transporté, à leur propre poids, à la circulation du matériel roulant et aux causes accidentelles de destruction.

Cette durée ne pourrait donc être rigoureusement calculée, d'après les résultats d'un exercice, pour l'exercice suivant, que pour autant que les conditions indiquées ci-dessus resteraient les mêmes, ce qui n'est pas possible.

CHARBONS ET COKE.

Pendant les mois de janvier et de février 1849, l'administration a continué à fabriquer le coke nécessaire aux locomotives.

Il a été employé à cet usage 103.990 hectolitres ou 9,047,130 kilogrammes de houille, qui ont produit 167,570 hectolitres de coke ou 5,864,950 kilogrammes.

La valeur de la houille, y compris le transport jusque sur le	
carreau des fours, étant de	fr. 118,652 59
et les frais de fabrication et de chargement ayant été de	10,746 00
le coke a coûté	fr. 129,398 59
soit en moyenne, par 1,000 kilogrammes, fr. 22-06. (Annexe n° VI.)	

Ainsi que je l'ai annoncé dans le précédent compte rendu, j'avais décidé de confier à l'industrie privée la fourniture du coke destiné à l'exploitation du chemin de fer; mais avant d'en faire l'objet d'une adjudication publique, des marchés directs ont été conclus, à titre d'essai, avec différents fournisseurs.

Ces marchés ont donné lieu à une dépense de fr. 83,407-12.

La quantité de coke fourni étant de 5,267,375 kilogrammes, la moyenne du prix de revient par mille kilogrammes a été de fr. 15-83. (Annexe n° VII.)

Une adjudication publique a eu lieu, le 8 mars, sur les clauses et conditions d'un cahier des charges approuvé le 22 février précédent.

La quantité du coke fourni ensuite de cette adjudication s'est élevée à 32,742,333 kilogrammes, et la dépense à fr. 576,358-12, en sorte que le prix de revient a été, en moyenne, de fr. 17-60. (Annexe n° VIII.)

En déduisant le montant de la location des fours, qui a été de fr. 15,333-50, le prix moyen est réduit à fr. 17-16.

On pourrait croire, de prime abord, que ce prix constate une majoration sur celui obtenu ensuite des marchés directs; mais il n'en est pas ainsi. En effet, si l'on

compare les résultats provenant de ces marchés avec ceux de l'adjudication, pour les stations où les deux modes d'approvisionnement ont été mis en usage, on reconnaît que partout l'adjudication publique a donné un rabais.

Mais cette adjudication comprenant des lots à livrer, dans des stations telles que Malines et Gand, etc., où le prix du coke est très-élevé, on comprend que le chiffre de fr. 17-16, qui indique le prix moyen général des fournitures effectuées en vertu de l'adjudication dont il s'agit, devait nécessairement dépasser celui résultant des marchés directs qui n'ont eu pour objet que l'approvisionnement de quelques points où le coke peut être fourni à meilleur marché.

Si maintenant l'on compare le prix du coke fabriqué par l'administration, en 1849, au prix obtenu par l'adjudication du 8 mars de la même année, on aura :

Le prix du coke fabriqué par l'administration étant, par 1,000 kilo-	
grammes, de	fr. 22 06
et celui fourni par l'industrie privée de	17 16
La réduction par 1,000 kilogrammes est de	fr. 4 90

En dernière analyse, en appliquant la réduction de fr. 4-90 à la quantité de coke fournie par l'industrie privée, en 1849, on trouve que l'administration a fait une économie de fr. 160,437-43 sur la somme qu'elle aurait dû payer dans l'hypothèse où elle aurait continué à fabriquer elle-même et au même taux que pendant les mois de janvier et de février; mais il faut remarquer que le charbon employé pour le coke fabriqué par l'administration, en 1849, provenait en grande partie de fournitures effectuées sur l'adjudication de 1848, et qu'en 1849 les prix ont été généralement moins élevés.

On est donc autorisé à croire que par suite des différences ci-dessus, entre les prix de la houille en 1848 et 1849, le prix élevé du coke fabriqué aux mois de janvier et de février ne se serait pas maintenu, si l'administration en avait continué la fabrication au moyen de charbon fourni en 1849, et, par conséquent, que l'économie signalée ci-dessus ne saurait être exclusivement attribuée à l'abandon de la fabrication du coke à l'industrie privée.

On a vu, dans le compte-rendu de l'exercice 1848, que le coke consommé pendant cet exercice avait été de 38,277,572 kilogrammes, pour transporter à une lieue 7,434,355 voitures chargées; en sorte que la consommation s'était élevée à 5^k,15 par chaque voiture et par lieue. La consommation ayant été, en 1849, de 42,630,020 kilogrammes, et le nombre de voitures chargées transportées à une lieue de 8,671,064, la dépense moyenne par voiture a été de 4^k,92, c'est-à-dire qu'elle est restée de 0^k,23 en dessous de la consommation effectuée en 1848. (Annexe n° IX.)

Cette différence représente, sur la totalité des voitures chargées transportées à une lieue, une économie de 1,994,344^k,72 de coke, soit de fr. 35,100-46 au prix moyen de l'adjudication.

GRAISSAGE DES LOCOMOTIVES.

En rendant compte des résultats de l'exploitation pour l'exercice 1848, j'ai fait ressortir les avantages résultant d'une mesure consistant à n'allouer qu'une cer-

taine quantité d'huile pour le graissage des locomotives. Ces avantages se sont accrus en 1849, la dépense d'huile affectée à cet usage, étant tombée en moyenne à 0^k,074 par lieue de parcours. Cette dépense ayant été, en 1848, de 0^k,084, l'économie nouvelle réalisée se trouve être de 0^k.013.

Les locomotives ont parcouru 819,589 lieues en 1849 ; la quantité d'huile économisée pendant cet exercice est donc de 10,654^k,65.

PRIMES.

Le montant des primes payées, en 1849, aux machinistes et chefs d'ateliers pour économie de coke, a été de fr. 18,159-24.

Cette prime étant calculée à raison de 25 centimes par hectolitre de coke consommé en moins qu'un poids déterminé d'avance, soit pour l'allumage, le stationnement, le parcours des locomotives et la traction des waggons, il en résulte que la somme ci-dessus indique une économie de 72,636.96 hectolitres de coke. Or, le prix moyen par chaque hectolitre étant de fr. 0.616 pour l'exercice 1849, la somme ci-dessus représente une économie de fr. 44,744-37.

L'administration a payé en outre, en 1849, fr. 21,771-15 de primes de régularité. Ces primes ont été instituées, par arrêté de mon prédécesseur, en date du 28 octobre 1847, dans le but d'intéresser les machinistes, les chefs-gardes, gardes-bagages et gardes-marchandises à la marche régulière des convois. (Annexe n° X.)

Je n'ai pas mentionné dans le précédent compte-rendu la prime d'encouragement accordée par mon arrêté du 30 août 1848 aux employés des stations. Cette prime a occasionné, en 1849, une dépense de fr. 48,943-10.

Ces deux dernières espèces de primes ne produisent pas, comme celle qui concerne le coke, une économie dans les dépenses. Mais la première contribue à la régularité du service, régularité qui est une des qualités principales de toute exploitation de chemin de fer, et la seconde a pour objet de stimuler le zèle des fonctionnaires qui, par leurs attributions, sont constamment en rapport avec le public. Elle les intéresse à engager les expéditeurs à s'adresser directement à l'administration sans passer par les mains des messagistes et des commissionnaires. Ce point est d'autant plus important, que beaucoup de négociants ignorent encore, malgré la publicité qu'ils ont reçue, les tarifs du chemin de fer. En outre, bien que la loi du 16 juillet 1849 rende l'État justiciable des tribunaux de commerce, ces mêmes négociants pensent ne pouvoir trouver de garantie suffisante de responsabilité que dans les intermédiaires qui se placent officieusement entre eux et le chemin de fer.

MATÉRIEL DES TRANSPORTS.

Moyennant une dépense de 252,000 francs, l'on a transformé, en 1849, une partie du matériel existant, et l'on a obtenu ainsi :

- 16 diligences,
- 15 chars-à-bancs,
- 20 waggons couverts,
- 10 waggons à bagages.

La situation du matériel au 1^{er} janvier 1850, comparée avec la situation de ce matériel au 1^{er} janvier 1849, est indiquée dans le tableau suivant. (Annexe n° II.)

	NOMBRE		DIFFÉRENCE AU 1 ^{er} JANVIER 1850.	
	AU 1 ^{er} JANVIER 1849.	AU 1 ^{er} JANVIER 1850.	EN PLUS.	EN MOINS.
Locomotives	161	165	4	"
Tenders	162	166	4	"
Voitures pour la poste	17	19	2	"
Voitures pour voyageurs	813	892	79	"
Waggon pour marchandises	3,195	3,391	196	"
Waggon de service	357	363	6	"

APPROVISIONNEMENTS.

La valeur des objets en approvisionnement au magasin central de Malines était au 31 décembre 1849 :

Pour le service de l'exploitation, de . . fr. 4,098,415 53
 Pour la construction 541,044 66

Cette valeur était, au 31 décembre 1848 :

Pour l'exploitation 1,255,646 37
 Pour la construction 485,889 38

Différence en 1849 fr. — 157,530 84 + 55,155 28

Les objets emmagasinés à l'arsenal pour le service de l'exploitation se trouvaient ainsi, au 31 décembre 1849, de fr. 157,530-84 en dessous de l'évaluation faite au 31 décembre précédent.

Par contre, la valeur des objets destinés à la construction s'était augmentée de fr. 55,155-28. (Annexe n° XI.)

§ 2.

Tarifs.

Ainsi que j'en avais pris l'engagement, j'ai présenté à la Législature un projet de loi pour régler le tarif des voyageurs. On sait que la section centrale, chargée de son examen, a déposé son rapport sur le bureau de la Chambre des Représentants, dans sa séance du 24 avril 1849, mais que les nombreux travaux de cette assemblée n'ont pas permis de discuter le projet dont il s'agit.

d

Le tarif des marchandises n'a pas été modifié dans ses dispositions générales. Seulement, ensuite des réclamations du commerce, ou en considération des besoins de l'agriculture, quelques produits ont été admis à passer du tarif n° 2 au tarif n° 3, ou de la 2^e à la 3^e catégorie de ce dernier tarif. L'annexe n° XII donne la nomenclature de ces produits.

Mon prédécesseur a voulu se rendre un compte exact de l'influence des tarifs du 1^{er} septembre sur les recettes et le mouvement de la voie ferrée. Il a chargé, en conséquence, un fonctionnaire de mon Département d'étudier cette question et de lui adresser ensuite un rapport sur les résultats obtenus à partir de la mise en vigueur de ces tarifs jusqu'au 1^{er} janvier 1850. Ce rapport est divisé en deux parties : l'une, concernant l'exercice 1848, complète le compte rendu de cet exercice ; la seconde fera suite au présent compte-rendu.

La réforme des tarifs intérieurs a conduit à la réforme des tarifs internationaux, au sujet desquels de nouvelles conventions sont intervenues entre les administrations intéressées. La première de ces conventions concerne le service belge-rhénan ; elle a été conclue le 2 juin 1849. Celles concernant les chemins de fer franco-belge et franco-belge-rhénan l'ont été le 12 septembre suivant. (Annexes n°s XIII, XIV et XV.)

Les conditions réglementaires annexées à chacune de ces conventions divisent les transports internationaux en deux catégories.

La 1^{re} catégorie, celle des transports à grande vitesse, comprend les voyageurs, bagages, finances, équipages, chevaux et chiens, ainsi que les marchandises désignées par l'expéditeur comme devant être transportées à grande vitesse.

La 2^e catégorie, celle des transports à petite vitesse, comprend les marchandises ou bestiaux désignés par l'expéditeur comme devant être transportés à petite vitesse.

Les transports de la 1^{re} catégorie sont régis par le tarif n° 1.

En ce qui concerne les voyageurs, les bagages, les équipages, les chevaux et les chiens, ce tarif est formé, pour les services franco-belge, franco-belge-rhénan et belge-rhénan, de la réunion des tarifs en vigueur sur chaque territoire.

A l'égard des marchandises expédiées à grande vitesse, la base du tarif est fixée, pour le chemin de fer belge-rhénan, à raison de 1 centime de frais variables par 10 kilogrammes et par lieue, et à raison de 3 centimes de frais fixes également par 10 kilogrammes, sans considération de la distance à parcourir.

Pour le service franco-belge-rhénan, la taxe est formée par la réunion des prix des tarifs des chemins de fer du Nord et belge-rhénan.

Pour le service franco-belge, le tarif se compose des tarifs intérieurs des deux administrations.

Indépendamment des frais de transport, le commerce paye, pour la remise à domicile des petites marchandises expédiées de Belgique en France, soit par le chemin de fer franco-belge ou franco-belge-rhénan, 60 centimes par expédition pesant moins de 100 kilogrammes, ou par 100 kilogrammes pour les expéditions excédant ce poids. En Belgique, la remise à domicile se paye toujours 25 centimes ; ce prix est compté dans la taxe totale, et il n'est rien décompté pour les expéditions adressées bureau restant. Il en est de même dans les stations rhénanes pour le service belge-rhénan.

En France, la remise à domicile est taxée à 60 centimes, et se paye séparément.

Le prix du transport des finances et objets déclarés à la valeur pour le service belge-rhénan est fixé à 1 franc par 1,000 francs, quelle que soit la distance à parcourir sur les deux territoires. La taxe ne peut excéder 10 francs par expédition.

Le tarif franco-belge comprend une taxe variable et une taxe fixe. La base de la première est de 5 centimes par 1,000 francs et par unité indivisible de 5 lieues (25 kilomètres). La taxe fixe est de 20 centimes, également pour 1,000 francs, sur chaque territoire. Les frais de remise à domicile se payent en sus de la taxe totale, à raison de 10 centimes par 1,000 francs, avec un *minimum* de 50 centimes.

Le tarif franco-belge-rhénan, pour les transports de la même espèce, est formé par la réunion des tarifs de l'administration du chemin de fer du Nord et du chemin de fer belge-rhénan.

Les marchandises à petite vitesse sont divisées en deux sections. La 1^{re} section comprend les marchandises en général; la seconde section les marchandises désignées nominativement et qui, à peu d'exceptions près, sont les mêmes pour les services franco-belge, franco-belge-rhénan et belge-rhénan.

Les conditions réglementaires qui régissent ces trois services admettent une taxe variable et des frais fixes comme base des tarifs internationaux.

En Belgique, la taxe variable est de 5 centimes par 100 kilogrammes et par lieue de 5 kilomètres, pour les marchandises de la 1^{re} section importées par le chemin de fer belge-rhénan ou le chemin de fer franco-belge;

De 3 centimes par 100 kilogrammes et par lieue, pour les marchandises de la 2^e section, ainsi que pour celles de la seconde exportées en France ou en Allemagne.

En France, ces frais sont fixés à 7 centimes par 100 kilogrammes et par lieue, pour les marchandises de la 1^{re} section, transportées par le chemin de fer franco-belge; et de 3 1/2 centimes par 100 kilogrammes et par lieue, pour les marchandises de la 2^e section.

En Prusse, la taxe variable est de 5 centimes, comme en Belgique, pour les marchandises de la 1^{re} section, et de 3 1/2 centimes pour celles de la 2^e section, transportées par le chemin de fer belge-rhénan.

Les frais fixes applicables aux deux sections sont établis ainsi qu'il suit :

Sur le chemin de fer du Nord et sur le chemin de fer rhénan, pour les expéditions provenant de la Belgique et adressées bureau restant, par 100 kilogrammes fr. » 08

Sur le chemin de fer belge, pour les expéditions provenant de France ou d'Allemagne et adressées bureau restant, avec déchargement . . . fr. » 08

Sans déchargement » 05

Il est perçu, en outre, pour inscription et délivrance d'un bulletin . . » 10

Le tarif franco-belge-rhénan, pour le transport des marchandises à petite vitesse, est formé par la réunion des prix du tarif belge-rhénan et de la portion française du tarif franco-belge. En outre, on perçoit, en France comme en Belgique, 40 centimes par inscription de la marchandise et délivrance d'un bulletin.

Les bestiaux se transportent par le chemin de fer franco-belge, aux prix d'un tarif calculé sur les bases suivantes :

Frais variables, 2 francs par waggon et par lieue ;

Frais fixes, 3 id. id.

Sur le chemin de fer belge-rhénan, ces bases sont :

Frais variables, 2 francs par waggon et par lieue ;

Frais fixes, 6 id. id.

L'administration du chemin de fer du Nord admet en outre un tarif spécial pour les houilles de provenance belge.

Ce tarif est établi, pour la part belge, sur les bases du tarif n° 3 intérieur, et pour la part française, en comptant environ 2 1/2 centimes seulement par 100 kilogrammes et par lieue de 5 kilomètres.

Telles sont, en résumé, les principales dispositions des tarifs internationaux intervenus ensuite des conventions mentionnées ci-dessus.

On voit que les administrations des trois chemins de fer en relation ont admis en principe :

La division des transports en transports à grande et à petite vitesse ;

La subdivision des marchandises transportées à petite vitesse en deux sections, taxées aux prix de deux tarifs différents ;

Enfin, pour chaque unité de poids, une taxe fixe et une taxe variable proportionnelle à la distance à parcourir.

De nouveaux tarifs ont été également adoptés pour le service mixte avec le chemin de fer de l'Entre-Sambre et Meuse, ensuite d'une convention conclue le 31 décembre 1849. Cette convention a remplacé celle du 24 novembre 1848 que la compagnie concessionnaire jugeait préjudiciable à ses intérêts et qu'elle avait dénoncée, pour cesser de sortir ses effets à partir du 1^{er} janvier 1850. (Annexe n° XVI.)

§ 3.

Transports et recettes.

Les deux états récapitulatifs annexés sous les n° XVII et XVIII indiquent le mouvement et la recette, par mois, des transports en général. Les deux états suivants (annexes n° XIX et XX) donnent également le mouvement et la recette en général par station.

L'annexe n° XXI présente le tableau comparatif des recettes mensuelles, par exercice et par nature de transports, depuis la mise en exploitation du chemin de fer.

VOYAGEURS.

En comparant le nombre de voyageurs transportés en 1848 et 1849, on trouve les résultats consignés dans le tableau suivant :

PÉRIODES COMPARÉES.	VOYAGEURS							
	CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.	
	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.				
1848.....	306,663	732,667	2,436,168	3,495,498	112,799	30,668	3,638,965	
1849.....	342,601	775,152	2,697,515	3,815,266	74,971	53,769	3,924,006	
Différence en 1849	en plus .	35,938	42,485	241,345	319,768	»	3,101	522,869
	en moins.	»	»	»	»	37,828	»	57,828
Différence totale								285,041

D'où il suit que 319,768 voyageurs civils ont été transportés en plus en 1849 qu'en 1848;

Qu'il y a eu au contraire une réduction de 37,828 voyageurs militaires;

Que les transports extraordinaires ont été augmentés de 3,101 voyageurs.

Enfin que le chiffre du mouvement total des voyageurs transportés en 1849 dépasse de 285,041 le chiffre de ceux transportés en 1848.

En somme, ces résultats indiquent une amélioration, la seule réduction qu'on ait à remarquer portant sur les transports militaires. On sait en effet que ces transports, qui sont de nature à croître ou à décroître par des circonstances toutes particulières, ne doivent pas être pris en considération dans l'appréciation du mouvement effectué sur la voie ferrée.

Les comptes rendus des exercices 1847 et 1848 ont constaté que, à partir du premier de ces exercices, le nombre des voyageurs des deux premières classes tendait à diminuer, tandis que celui des voyageurs de troisième classe augmentait progressivement.

J'ai cherché à reconnaître si cette tendance avait continué de se manifester en 1849, et à cet effet, j'ai fait dresser le tableau comparatif suivant qui indique le nombre total de voyageurs civils, et la répartition de ces voyageurs entre les trois classes de voitures pendant les exercices 1848 et 1849.

NOMBRE DE VOYAGEURS.					
		1848.	PARTIES proportionnelles.	1849.	PARTIES proportionnelles.
Voyageurs civils.	1 ^{re} classe . . .	306,663	8.77	342,601	8.98
	2 ^e id.	732,667	20.96	775,152	20.32
	3 ^e id.	2,456,168	70.27	2,697,513	70.70
TOTAL.		3,495,498	100.00	3,815,266	100.00

Il suffit de jeter un coup d'œil sur ce tableau, pour s'assurer que les voyageurs transportés en 1849 se sont répartis entre les trois classes de voitures sensiblement dans la même proportion qu'en 1848. Cette répartition a été évidemment moins favorable que celle qui a eu lieu en 1847 ; néanmoins elle indique un temps d'arrêt dans la décroissance observée jusqu'alors dans le nombre des voyageurs de 1^{re} et de 2^e classes.

RECETTES.

Le résultat financier du mouvement des voyageurs, en 1848 et 1849, est indiqué ci-après :

PÉRIODES COMPARÉES.	RECETTES DES VOYAGEURS						
	CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.
	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.			
1848	1,323,283 79	1,789,186 67	2,564,620 28	5,677,090 74	179,434 19	68,631 89	5,925,606 82
1849	1,508,951 41	1,878,732 97	2,713,691 06	6,101,375 44	109,060 74	67,275 62	6,297,741 80
Différence en 1849 } en plus .	185,667 62	89,546 30	149,070 78	424,284 70	"	18,393 73	442,678 43
} en moins.	"	"	"	"	70,343 45	"	70,343 45
Reste net en plus							372,334 98

Ainsi :

Les voyageurs civils ont produit, en 1849, une recette de fr. 424,284-70 plus élevée que les mêmes voyageurs en 1848 ;

Les voyageurs militaires ont produit en moins une somme de fr. 70,343-45 ;

Le produit des transports extraordinaires a dépassé de fr. 18,393-73 le produit du même chef en 1848 ;

Enfin, la recette totale s'est élevée, en 1849, à fr. 6,297,741-80. Ce qui donne un excédant de fr. 372,334-98 sur la recette totale en 1848.

En comparant la répartition de la recette des voyageurs civils pour les trois classes de voitures, en 1848 et 1849, on aura :

RECETTES DES VOYAGEURS.					
		1848.	POUR CENT du total.	1849.	POUR CENT du total.
Voyageurs civils.	1 ^{re} classe .	1,323,283 79	23.31	1,508,951 41	24.73
	2 ^e id. . .	1,789,186 67	31.52	1,878,732 97	30.79
	3 ^e id. . .	2,564,620 28	45.17	2,713,691 06	44.48
TOTAL		5,677,090 74	100	6,101,375 44	100

Ce qui démontre que cette répartition a été sensiblement la même pendant ces deux exercices.

Or, de l'analogie de la répartition des voyageurs et des recettes pour les trois classes de voitures indiquées dans les deux tableaux qui précèdent, on pourrait conclure, de prime abord, non-seulement qu'aucun déclassement notable n'a eu lieu, mais encore que le produit moyen a été à peu près identique par voyageur pour chaque classe de voitures en 1848 et 1849, et par conséquent qu'il en est de même pour le trajet moyen parcouru.

Établissons toutefois, d'une manière plus exacte, les différences qui existent, sous ce rapport, entre les résultats des transports pendant ces deux exercices.

Si on divise la recette par le nombre de voyageurs, on aura, pour le produit moyen du transport de chaque voyageur, le résultat suivant :

Voyageurs de 1 ^{re} classe	.	.	.	.	.	fr.	4	40
Id.	2 ^e	id.	.	.	.	.	2	42
Id.	3 ^e	id.	.	.	.	.	1	04

La recette moyenne avait été, en 1848, comme suit :

Voyageurs de 1 ^{re} classe	.	.	.	.	.	fr.	4	31
Id.	2 ^e	id.	.	.	.	.	2	44
Id.	3 ^e	id.	.	.	.	.	1	04

La taxe étant approximativement :

De fr.	»	39	par lieue pour les voitures de 1 ^{re} classe ;
	»	29	id. 2 ^e id. ;
	»	19	id. 3 ^e id. ;

on peut en conclure que chaque voyageur a parcouru approximativement, en moyenne, pendant l'année 1849 :

Dans les voitures de 1 ^{re} classe,	11	$\frac{2}{10}$	lieues ;
Id.	2 ^e	id.	8 $\frac{3}{10}$ id. ;
Id.	3 ^e	id.	5 $\frac{3}{10}$ id.

En 1848, le parcours moyen constaté par le compte-rendu de cet exercice avait été :

Dans les voitures de 1 ^{re} classe,	11	$\frac{1}{10}$	lieues ;
Id.	2 ^e	id.	8 $\frac{4}{10}$ id. ;
Id.	3 ^e	id.	5 $\frac{5}{10}$ id.

D'où il résulte :

Que le produit moyen des voyageurs de 1^{re} classe a été de 9 centimes plus élevé en 1849 qu'en 1848, tandis qu'il a été moins élevé de 2 et 3 centimes respectivement pour les voyageurs de 2^e et de 3^e classes ;

Que les voyageurs de 1^{re} classe ont parcouru moyennement, en 1849, une distance de $\frac{2}{10}$ de lieue en plus, et ceux de 2^e et de 3^e classes une distance de $\frac{1}{10}$ et de $\frac{2}{10}$ de lieue respectivement en moins qu'en 1848.

BAGAGES.

Le tableau ci-dessous indique l'importance du transport et de la recette des bagages en 1848 et 1849 :

	MOUVEMENT.	RECETTES.
	Kilogr.	Fr.
1848	9,297,800	413,540 49
1849	9,274,400	479,555 98
Différence en 1849.	"	66,015 49
{ en plus		
{ en moins	23,400	"

Le poids des bagages transportés en 1849 a donc été inférieur de 23,400 kilogrammes à celui des bagages transportés en 1848.

La recette, au contraire, a été de fr. 66,015-49 plus élevée en 1849 qu'en 1848, d'où il résulte que les bagages ont généralement parcouru une plus grande distance.

En divisant le poids total des bagages par le nombre des voyageurs de toutes les catégories, on a trouvé que le poids correspondait :

En 1847, à 3^t,34 par voyageur.

En 1848, à 2^t,55 id.

En faisant le même calcul pour 1849, on trouve que le poids moyen se réduit à 2^t,36 par voyageur.

A partir de 1847, il y a donc eu une diminution progressive dans le poids moyen des bagages accompagnant chaque voyageur.

En opérant sur les recettes de la même manière que sur le poids, on a trouvé que le produit des bagages a été :

En 1847, de fr. 0.14 par voyageur.

En 1848, de . 0.12 id.

En 1849, de . 0.12 id.

Malgré la réduction du poids transporté, le produit moyen des bagages, par voyageur, a donc été le même en 1849 qu'en 1848, ce qui ne peut être attribué qu'à l'augmentation, signalée plus haut, de la distance parcourue par ces bagages.

MARCHANDISES, FINANCES, ÉQUIPAGES, CHEVAUX ET BESTIAUX.

L'exploitation du chemin de fer, en 1848, se trouve divisée, en ce qui concerne les transports des marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux, en

deux périodes distinctes, l'une comprenant les huit premiers mois de l'année, pendant lesquels ces transports ont été effectués aux prix et conditions des anciens tarifs; l'autre, les quatre derniers mois, les tarifs nouveaux ayant été mis en vigueur à partir du 1^{er} septembre.

Il sera tenu compte de cette division dans la comparaison qui va être établie entre les résultats de l'exploitation en 1848 et 1849.

PETITES MARCHANDISES.

Le poids des petites marchandises a été en quintaux métriques :

En 1848 :			
Période du 1 ^{er} janvier au 31 août . . .	260,369		
Id. du 1 ^{er} septembre au 31 décembre.		69,082	
Et en total			329,451
En 1849 :			
Période du 1 ^{er} janvier au 31 août . . .	133,335		
Id. du 1 ^{er} septembre au 31 décembre.		73,647	
Et en total			206,982
Différence en 1849 . . .	— 127,034	+ 4,565	— 122,469

Ainsi, on a transporté, pendant les huit premiers mois de 1849, 127,034 quintaux de petites marchandises en moins, que pendant les huit mois correspondants de l'exercice 1848.

Le compte-rendu de ce dernier exercice, en faisant voir que, dès l'application des tarifs du 1^{er} septembre, le transport des petites marchandises avait subi une réduction considérable, attribuait cette réduction, d'abord à l'admission à la petite vitesse des expéditions du poids *minimum* de 100 kilogrammes, mesure qui devait inévitablement avoir pour résultat de rejeter dans cette catégorie de transports les expéditions de 100 à 500 kilogrammes, qui, sous le régime des anciens tarifs, devaient être taxées aux prix élevés du tarif n° 4 (petites marchandises), ensuite, à l'obligation que l'administration a contractée d'expédier, dans les vingt-quatre heures, les marchandises dites à petite vitesse, et qui a eu pour effet de diminuer la supériorité des transports à grande vitesse sur les premiers, ce qui porte l'expéditeur à bénéficier de la différence du prix des deux tarifs.

Dans cet ordre d'idées, il y aurait donc eu un déclassement, c'est-à-dire que les petites marchandises auraient été transportées en grande partie comme grosses marchandises et aux prix des tarifs qui régissent les expéditions de l'espèce.

On serait tenté de croire, au premier abord, que ce déclassement n'a pu avoir lieu pour les colis d'un poids inférieur à 100 kilogrammes, c'est-à-dire au *minimum* d'admission à la petite vitesse; mais cette difficulté a été éludée par le groupement de ces colis dont se chargent les commissionnaires expéditeurs.

Au surplus, les observations qui précèdent, touchant la décroissance du transport des petites marchandises pendant les quatre derniers mois de l'exploitation de 1848, se trouvent confirmées par les résultats de l'exercice 1849. On voit, en effet, que le poids transporté, à partir du 1^{er} septembre jusqu'au 31 décembre de

f

cette année, ne dépasse que de 4,565 quintaux ou de 6 $\frac{6}{10}$ p. % celui transporté pendant la période correspondante de l'exercice 1848.

Or, cette augmentation insignifiante, en présence du développement pris généralement par le transport des marchandises en 1849, démontre à l'évidence que le déclassement signalé existe réellement, et tout porte à croire qu'il se perpétuera aussi longtemps que les causes que nous en avons signalées ne viendront pas à disparaître.

Comparant maintenant les recettes, on aura :

En 1848 :

Période du 1 ^{er} janvier au 31 août. fr.	609,736 67	
Id. du 1 ^{er} septemb. au 31 déc.	204,402 86	
Et en total		814,139 53

En 1849 :

Période du 1 ^{er} janvier au 31 août. . .	385,283 57	
Id. du 1 ^{er} septemb. au 31 déc.	208,003 87	
Et en total		593,287 44
Différence en 1849, fr.—	224,453 10	+3,601 01—220,852 09

Il y a donc eu, en 1849, pendant la 1^{re} période, une réduction de recette de fr. 224,453 10
Et pendant la seconde, une augmentation de 3,601 01
Soit sur l'exercice entier, une réduction finale de. . . . fr. 220,852 09
ou environ de 27 p. % sur le produit total des petites marchandises en 1848.

GROSSES MARCHANDISES.

Le poids des grosses marchandises, admises au transport par le chemin de fer, s'est élevé, savoir :

Tonneaux.

En 1848.

Période du 1 ^{er} janvier au 31 août . . .	530,471	
Id. du 1 ^{er} septembre au 31 décembre.	313,884	
Et en total		844,355

En 1849.

Période du 1 ^{er} janvier au 31 août . . .	626,419	
Id. du 1 ^{er} septembre au 31 décembre.	387,725	
Et en total		1,014,144
Différence en 1849	+ 95,948	+ 73,841 + 169,789

Il résulte des chiffres comparés qui précèdent :

Que, pendant les huit premiers mois de l'exercice 1849, les expéditions de grosses marchandises ont dépassé celles effectuées en 1848, sous le régime des anciens

tarifs, et l'influence des événements politiques de cette époque, de 95,948 tonnes, soit de 18.09 p. % ;

Que, pendant les deux périodes correspondantes du 1^{er} septembre au 31 décembre, pendant lesquelles les nouveaux tarifs ont été appliqués, le poids taxé en 1849 a dépassé de 75,841 tonnes, soit de 23.52 p. %, le poids taxé en 1848 ;

Enfin, que les résultats définitifs des deux exercices complets présentent, en faveur du dernier, une augmentation de 169,789 tonnes, soit de 20.11 p. %.

Établissant les chiffres de la recette, comme ceux du poids transporté, on trouve :

En 1848 :

Période du 1^{er} janv. au 31 août, fr. 2,895,340 59

Id. du 1^{er} sept. au 31 déc. 1,727,065 53

Et en total. 4,622,406 12

En 1849 :

Période du 1^{er} janv. au 31 août. . . 3,310,008 83

Id. du 1^{er} sept. au 31 déc. 1,855,568 70

Et en total. 5,165,577 53

Différence en 1849 . fr. +414,668 24 +128,303 17 +542,971 41

Donc la recette afférente aux grosses marchandises a dépassé, en 1849, celle effectuée en 1848, savoir :

Pendant la 1^{re} période de . . fr. 414,668 24 soit de 14.32 p. %.

Pendant la 2^e id. de . . . 128,303 17 id. 7.43 p. %.

Et en total fr. 542,971 41 id. 11.75 p. %.

On doit conclure de ce qui précède :

En ce qui concerne la période du 1^{er} janvier au 31 août, que l'augmentation du poids total ayant été de 18.09 p. %, et celle de la recette seulement de 14.32 p. %, le produit moyen du tonneau, pris pour unité, a été moins élevé en 1849, sous le régime des nouveaux tarifs, qu'en 1848 ;

En ce qui concerne la période du 1^{er} septembre au 31 décembre, que l'augmentation du poids taxé ayant été de 23.52 p. % et l'augmentation de la recette seulement de 7.43 p. %, le produit moyen du tonneau de grosses marchandises a encore subi une diminution en 1849, bien que, pendant la période correspondante de l'exercice 1848, les nouveaux tarifs aient été également appliqués.

Ce dernier résultat, dont on ne se rend pas un compte bien exact de prime abord, s'explique si on envisage séparément les quantités transportées aux prix des deux tarifs, n^{os} 2 et 3.

En effet, si l'on indique l'importance du mouvement et des recettes pour chacun de ces tarifs, on aura :

PÉRIODES.	TARIF N° 2.			TARIF N° 3.		
	RECETTES.	POIDS.	Produit MOYEN.	RECETTES.	POIDS.	Produit MOYEN.
1848. Du 1 ^{er} sept. au 31 déc.	620,030 13	67,297	9.21	1,087,490 98	246,587	4.41
1849. Id. id.	590,238 05	66,956	8.18	1,265,150 65	320,769	5.96
	— 29,792 10	— 341		+ 177,659 67	+ 74,182	

Ce qui démontre qu'il y a eu, d'une part, réduction du poids et de la recette des marchandises, taxées aux prix du tarif n° 2, et, d'autre part, augmentation du nombre et de la recette des expéditions effectuées aux prix du tarif n° 3.

Or, d'après cela, il est évident qu'en réunissant, ainsi que nous l'avons fait plus haut, les résultats des deux tarifs, on doit trouver que l'accroissement de la recette, en 1849, n'a pas été proportionnelle à l'accroissement du mouvement, et par suite que le produit moyen du tonneau de poids taxé, qui n'est en définitive que l'expression du rapport entre la recette totale et la quantité totale des transports, a dû subir une réduction.

FONDS ET VALEURS.

En 1848, on a transporté, savoir :

Groups de fonds et valeurs	53,159	
qui ont produit en recette		fr. 44,360 06

En 1849, ce transport a donné les résultats suivants :

Groups	100,364	
Recettes		54,442 02

Différences en plus en 1849, groups.	47,205	fr. 10,081 96
--------------------------------------	--------	---------------

L'augmentation a donc été de 89 p. % à peu près sur le nombre de groups et de 23 p. % sur la recette.

En comparant le mouvement et la recette des transports de l'espèce pendant les exercices 1847 et 1849, on trouve que, pendant le premier de ces exercices, on a transporté 42,843 groups qui ont produit en recette fr. 47,812-13, et qu'en conséquence il y a eu, en 1849, majoration de 57,521 groups et de fr. 6,629-87 sur les quantités transportées et la recette perçue en 1847.

Ainsi la circulation des fonds et valeurs a plus que doublé depuis 1847. La recette, il est vrai, n'a pas été augmentée à beaucoup près dans la même proportion. Toutefois le résultat obtenu n'en est pas moins important, puisqu'il fait présumer une tendance des expéditeurs à confier le transport des fonds et valeurs à l'administration du chemin de fer à laquelle ces transports échappaient en grande partie, et dès lors qu'il y a lieu de compter sur le développement progressif de cette branche des recettes.

ÉQUIPAGES.

En 1847, on avait transporté 2,798 équipages, et perçu de ce chef une somme de fr. 177,725-90.

En 1848, le nombre d'équipages s'est réduit à 1,454, et la recette à fr. 93,095-95.

En 1849, les expéditions de l'espèce sont tombées à 1,127, et le produit à fr. 71,165-80.

On remarque donc une tendance à la réduction progressive de cette branche de revenu, qui, en 1849, a produit fr. 106,560-10 en moins qu'en 1847.

En divisant la recette par le nombre d'équipages transportés pendant chacun des exercices cités ci-dessus, on voit :

Qu'en 1847, sous le régime des anciens tarifs, chaque équipage a produit en moyenne une recette de fr. 63-19;

Qu'en 1848, ces tarifs ayant été appliqués jusqu'au 1^{er} septembre et les nouveaux tarifs à partir de cette date jusqu'au 31 décembre, le produit par équipage a été de fr. 64-02;

Enfin qu'en 1849, les transports ayant été régis exclusivement par les nouveaux tarifs, le produit moyen a été de fr. 63-14.

D'où il résulte que, pendant ces trois exercices, chaque équipage a payé sensiblement le même prix de transport.

Cette analogie de produit indique, ainsi que nous l'avons fait remarquer à la page xxxvi du précédent compte-rendu, que le trajet parcouru par les équipages est presque toujours le même, et que le nouveau tarif, en majorant la taxe des voitures à 2 roues, n'a pas sensiblement altéré les anciennes conditions de transport des équipages de voyage en général, ces équipages étant, à peu d'exceptions près, des voitures à 4 roues.

CHEVAUX ET BESTIAUX.

En comparant les résultats des exercices 1847 et 1848, le compte rendu des opérations de ce dernier exercice indiquait que, pendant les huit premiers mois de 1848, la recette provenant du transport des chevaux et bestiaux avait pris un notable accroissement sur la recette des mois correspondants de 1847, mais que l'influence du nouveau tarif s'était clairement manifestée par la diminution du produit à partir de l'introduction de ces tarifs, c'est-à-dire depuis le 1^{er} septembre jusqu'au 31 décembre 1848.

Cette diminution de produit paraissait devoir se maintenir en 1849. En effet, le nouveau tarif étant généralement moins élevé que l'ancien, et des conditions d'admission plus libérales ayant été adoptées en vue de favoriser l'industrie agricole, tout portait à croire que ce tarif avait contribué à la réduction des recettes; on pouvait même supposer que l'accroissement des transports de l'espèce ne suffirait pas pour obtenir un résultat équivalent sous le rapport financier à celui signalé pour l'exercice 1847.

Mais cette prévision ne s'est pas réalisée :

La recette, qui s'était élevée en 1847 à . . . fr.	99,269 77
pour tomber en 1848 à	97,764 18
a été en 1849 de	126,867 91

et a dépassé ainsi la recette effectuée dans le premier de ces exercices de fr.	27,598 14
soit de fr. 27-80 p. %.	

On ne peut apprécier, d'une manière exacte, l'accroissement du mouvement correspondant à cet accroissement de recettes, les quantités transportées en 1849 n'étant pas comparables à celles expédiées en 1847, et pendant les huit premiers mois de 1848, attendu que, dans les anciens tarifs, l'importance des transports était établie à raison du nombre de têtes du bétail transporté, et que, depuis le nouveau tarif, cette importance est calculée d'après le nombre d'expéditions.

Mais si l'on compare les quatre derniers mois de l'exercice 1849 à la période correspondante de l'exer- cice 1848, on trouve qu'en 1848 le nombre d'expédi- tions de bétail a été de	1,272	
et la recette de		fr. 26,980 67
Tandis qu'en 1849 le nombre d'expéditions s'est élevé à	1,960	
et la recette à		43,324 40

d'où une différence en plus en 1849 de	688	fr. 16,343 73
accroissement qui semble démontrer que le transport du bétail peut acquérir une certaine importance.		

SERVICES INTERNATIONAUX.

L'importance des transports et des recettes entre la Belgique et l'Allemagne est indiquée dans les deux tableaux qui suivent :

Excepté en ce qui concerne les marchandises, ces tableaux sont dressés dans la forme adoptée jusqu'à présent pour les comptes-rendus, c'est-à-dire qu'on a compris dans les transports effectués par le chemin de fer belge-rhénan ceux expédiés de la France pour l'Allemagne, et dans les transports franco-belges, ceux expédiés de l'Allemagne pour la France.

Importance des transports internationaux entre la Belgique et l'Allemagne,
PAR HERBESTHAL.

NATURE DES TRANSPORTS.	TRANSPORTS A L'ENTRÉE ou d'Allemagne en Belgique.	TRANSPORTS A LA SORTIE ou de Belgique en Allemagne.	TOTAL pour l'entrée et la sortie.
Voyageurs. { 1 ^{re} classe. Nombre. 2 ^e id. Id. 3 ^e id. Id.	11,400 } 17,300 } 43,600 14,900 }	13,300 } 12,800 } 40,300 14,200 }	24,700 } 30,100 } 83,900 29,100 }
Bagages..... Kilogr.	983,600	1,137,400	2,141,000
Marchandises de diligence Quint.	8,989.40	8,817.00	17,776.40
Voitures..... Nombre.	134	162	296
Chevaux et bestiaux Id.	37	22	59
Marchandises de roulage. Quint.	306,642.00	638,949.40	942,591.40

*Importance financière des transports internationaux entre la Belgique
et l'Allemagne, PAR HERBESTHAL.*

NATURE DES TRANSPORTS.	TRANSPORTS A L'ENTRÉE ou d'Allemagne en Belgique.	TRANSPORTS A LA SORTIE ou de Belgique en Allemagne.	TOTAL pour l'entrée et la sortie.
Voyageurs. { 1 ^{re} classe..... fr. 2 ^e id. 3 ^e id.	125,800 } 128,500 } 297,100 00 45,000 }	139,800 } 82,300 } 263,200 00 43,100 }	263,600 } 210,600 } 562,300 00 88,100 }
Bagages.	81,000 00	78,100 00	159,700 00
Marchandises de diligence	26,693 62	24,101 12	50,794 74
Voitures	12,700 00	14,100 00	26,800 00
Chevaux et bestiaux.....	1,500 00	1,000 00	2,500 00
Marchandises de roulage.....	184,023 27	617,178 80	771,201 77
TOTAUX..... FR.	575,616 89	999,679 62	1,575,296 51

Comparant aux chiffres qui précèdent ceux indiqués par le compte rendu de 1848, en ce qui concerne les voyageurs, les bagages et les équipages transportés pendant cet exercice, on aura :

1848. Voyageurs	nombre	77,700		
Bagages	kilog. .		1,704,900	
Équipages	nombre			457
1849. Voyageurs	nombre	83,900		
Bagages	kilog. .		2,141,000	
Équipages	nombre			296
Ce qui donne pour 1849 les différences				
ci-contre		+ 6,200	+ 436,100	— 161

Opérant de même sur les recettes des deux exercices, il vient :

1848. Recette des voyageurs . .	fr.	504,600		
Id. des bagages			114,000	
Id. des équipages				38,700
1849. Recette des voyageurs . .		562,300		
Id. des bagages			159,700	
Id. des équipages				26,800
Différences en 1849 . . fr.		+ 57,700	+ 45,700	— 11,900

Ces différences, rapportées aux transports et aux recettes effectuées en 1848, donnent les résultats suivants :

DIFFÉRENCE EN 1849.		
	EN NOMBRE.	EN RECETTE.
Voyageurs Augmentation.	7.98 p. %.	11.89 p. %.
Bagages Id.	25.58 "	40.09 "
Équipages Diminution . .	35.25 "	51.42 "

Il y a donc eu, en 1849, une augmentation notable du nombre de voyageurs et des quantités de bagages transportés par le chemin de fer belge-rhénan; d'un autre côté, la recette ayant été proportionnellement plus élevée, on doit en conclure qu'il y a eu également une augmentation dans le trajet moyen parcouru.

Or, les tarifs applicables à ces transports ayant été les mêmes pendant les deux exercices, on voit qu'une augmentation de mouvement ou de recette ne dépend pas d'une manière absolue de la tarification.

On remarque une diminution considérable dans le nombre d'équipages transportés.

Une diminution encore plus forte dans les recettes constate, en outre, une réduction dans le trajet moyen parcouru.

On ne peut comparer le transport et la recette des petites et des grosses marchandises pour chaque service international en particulier, par la raison

qu'en 1848 les états renseignant les résultats de ces transports comprenaient ceux effectués de l'Allemagne vers la France dans les expéditions franco-belges et ceux de la France vers l'Allemagne dans les expéditions belges-rhénanes, tandis que les états dressés en 1849 indiquent séparément les quantités et la recette des marchandises transitant par le territoire belge.

Les quatre tableaux ci-dessous donnent les transports et les recettes effectuées par le service franco-belge :

Importance des transports internationaux entre la Belgique et la France,
PAR MOUSCRON.

NATURE DES TRANSPORTS. *	TRANSPORTS A L'ENTRÉE ou de France en Belgique.	TRANSPORTS A LA SORTIE ou de Belgique en France.	TOTAL pour l'entrée et la sortie.
Voyageurs. $\left\{ \begin{array}{ll} 1^{\text{re}} \text{ classe. Nombre.} & 4,200 \\ 2^{\text{e}} \text{ id. Id.} & 7,200 \\ 3^{\text{e}} \text{ id. Id.} & 12,000 \end{array} \right\}$	$\left. \begin{array}{l} 4,200 \\ 7,200 \\ 12,000 \end{array} \right\} 23,400$	$\left. \begin{array}{l} 5,600 \\ 10,000 \\ 19,500 \end{array} \right\} 35,100$	$\left. \begin{array}{l} 9,800 \\ 17,200 \\ 31,500 \end{array} \right\} 58,500$
Bagages..... Kilog.	251,700	308,700	560,400
Marchandises de diligence. Quint.	570.30	800.90	1,371.20
Voitures..... Nomb.	13	23	38
Chevaux et bestiaux..... Id.	1	11	12
Marchandises de roulage.. Quint.	6,723.80	58,349.20	45,073.00

Importance des transports internationaux entre la Belgique et la France,
PAR QUIÉVRAIN.

NATURE DES TRANSPORTS.	TRANSPORTS A L'ENTRÉE ou de France en Belgique.	TRANSPORTS A LA SORTIE ou de Belgique en France.	TOTAL pour l'entrée et la sortie.
Voyageurs. $\left\{ \begin{array}{ll} 1^{\text{re}} \text{ classe. Nombre.} & 14,900 \\ 2^{\text{e}} \text{ id. Id.} & 15,500 \\ 3^{\text{e}} \text{ id. Id.} & 3,400 \end{array} \right\}$	$\left. \begin{array}{l} 14,900 \\ 15,500 \\ 3,400 \end{array} \right\} 31,600$	$\left. \begin{array}{l} 13,600 \\ 17,600 \\ 5,700 \end{array} \right\} 36,900$	$\left. \begin{array}{l} 28,500 \\ 30,900 \\ 9,100 \end{array} \right\} 68,500$
Bagages..... Kilog.	659,700	794,500	1,454,000
Marchandises de diligence. Quint.	1,602.80	1,424.70	3,027.50
Voitures..... Nomb.	93	129	222
Chevaux et bestiaux..... Id.	83	154	239
Marchandises de roulage.. Quint.	32,795.70	676,180.80	708,976.50

h

Importance financière des transports internationaux entre la Belgique et la France, PAR MOUSCRON.

NATURE DES TRANSPORTS.	TRANSPORTS A L'ENTRÉE ou de France en Belgique.	TRANSPORTS A LA SORTIE ou de Belgique en France.	TOTAL pour l'entrée et la sortie.
Voyageurs. { 1 ^{re} classe.....fr.	24,300	29,900	54,200
2 ^e id.....	23,700	29,900	53,600
3 ^e id.....	11,900	18,500	30,400
Bagages	10,600 00	12,900 00	23,500 00
Marchandises de diligence.....	1,009 15	2,001 87	3,011 00
Voitures.....	700 00	1,500 00	2,200 00
Chevaux et bestiaux.....	"	200 00	200 00
Marchandises de roulage.....	4,247 45	15,829 73	20,077 18
TOTAUX..... FR.	76,456 58	110,731 60	187,188 18

Importance financière des transports internationaux entre la Belgique et la France, PAR QUIÉVRAIN.

NATURE DES TRANSPORTS.	TRANSPORTS A L'ENTRÉE ou de France en Belgique.	TRANSPORTS A LA SORTIE ou de Belgique en France.	TOTAL pour l'entrée et la sortie.
Voyageurs. { 1 ^{re} classe.....fr.	104,800	85,300	190,100
2 ^e id.....	53,500	82,800	136,300
3 ^e id.....	2,600	4,800	7,400
Bagages	41,900 00	46,700 00	88,600 00
Marchandises de diligence.....	4,977 61	5,221 66	10,199 27
Voitures.....	5,400 00	7,000 00	12,400 00
Chevaux et bestiaux.....	1,100 00	4,400 00	5,500 00
Marchandises de roulage.....	31,814 52	113,986 78	145,801 10
TOTAUX..... FR.	246,091 93	350,208 44	596,300 37

En réunissant les transports effectués de la France vers la Belgique et réciproquement, par les stations de Mouscron et de Quiévrain, d'après les tableaux du compte-rendu de 1848, et en les comparant, en ce qui concerne les voya-

geurs, les bagages et les équipages, aux résultats des tableaux qui précèdent, on aura :

1848. Voyageurs . . .	nombre	106,200			
Bagages . . .	kilog.		1,532,600		
Équipages . . .	nombre			311	
1849. Voyageurs . . .	nombre	127,000			
Bagages . . .	kilog.		1,994,400		
Équipages . . .	nombre			260	
Différence en 1849 . . .	+	20,800	+	461,800	— 51

La même comparaison pour les recettes donne :

1848. Voyageurs	fr.	538,200			
Bagages			89,200		
Équipages				16,600	
1849. Voyageurs		472,000			
Bagages			112,100		
Équipages				14,600	
Différence en 1849 . . . fr.	+	133,800	+	22,900	— 2,000

Les différences en plus et en moins signalées ci-dessus, rapportées aux transports et aux recettes effectués en 1848, donnent les résultats suivants :

DIFFÉRENCE EN 1849.		
	EN NOMBRE.	EN RECETTE.
Voyageurs Augmentation.	19.58 p. %	39.56 p. %
Bagages Id.	30.13 "	25.67 "
Équipages Diminution . .	16.39 "	12.04 "

On voit que les mêmes particularités se présentent pour le service franco-belge et pour le service belge-rhénan. Ainsi le nombre des voyageurs et la quantité de bagages augmentent, tandis que le transport des équipages diminue; mais on doit remarquer en même temps que la recette des bagages ne s'est pas augmentée proportionnellement au mouvement, ce qui indique une réduction dans le trajet moyen parcouru.

Pour les équipages, au contraire, le nombre s'est réduit dans une proportion plus marquée que la recette; en sorte que le trajet moyen, parcouru en 1849, a été plus considérable que celui fourni en 1848.

Je constate ces variations qui se sont manifestées sans qu'on puisse les attribuer à la tarification qui est restée la même, à l'exception de la modification du tarif

des équipages dont la mise en vigueur date seulement du 1^{er} octobre 1849. Elles excluent toute théorie absolue sur le mouvement qui se produit sur un chemin de fer, mouvement excessivement variable en raison des coefficients qui échappent forcément à l'analyse la plus minutieuse.

Les tableaux qui précèdent sont complétés, en ce qui concerne les marchandises, par le tableau suivant qui résume l'importance des transports et des recettes de l'espèce effectués, en 1849, par le chemin de fer franco-belge-rhénan, c'est-à-dire des marchandises expédiées de la France vers l'Allemagne ou *vice versa*, en transitant par la Belgique.

NATURE DES TRANSPORTS.	QUANTITÉS.	RECETTES.
	— Quintaux.	— Francs.
Petites marchandises	4,248.2	32,094 68
Grosses marchandises	32,998.0	78,736 26
Total.	37,241.2	110,830 94

On a donc transporté en 1849, par le chemin de fer franco-belge-rhénan, 37,241 quintaux de petites et de grosses marchandises dont le transit par la Belgique a produit une recette de fr. 110,830-94.

Si maintenant on réunit, pour 1848, le poids et les recettes des petites marchandises qui sont renseignés dans le compte-rendu de cet exercice, par services et par subdivisions des services internationaux, on aura :

SERVICES.	POIDS.	RECETTES.
	— Quintaux.	— Francs.
Belge-rhénan	35,708	109,600
Franco-belge {	par Mouscron	13,477
	par Quiévrain	23,023
Et en total	72,205	196,600

Et d'une autre part, le relevé des transports et des recettes des services internationaux pour les marchandises à grande vitesse, en 1849, donne les résultats suivants :

SERVICES.	POIDS.	RECETTE.
	— Quintaux.	— Francs.
Belge-rhénan	17,776	80,794 74
Franco-belge {	Par Mouscron . . .	1,371 3,011 00
	Par Quiévrain . . .	3,028 10,199 27
Franco-belge-rhénan.	4,243	32,094 68
Et en total	26,418	98,099 69

De sorte que, en comparant ces totaux, on trouve que, en 1849, on a transporté, en moins qu'en 1848, une quantité de marchandises représentant un poids de 43,787 quintaux, et que cette réduction correspond à une diminution de fr. 100,500-31 dans la recette.

Résumant également le transport et la recette des grosses marchandises, on trouve pour l'exercice 1848 :

SERVICES.	POIDS.	RECETTE.
	— Quintaux.	— Francs.
Belge-rhénan	760,030	625,200 00
Franco-belge {	Par Mouscron. . .	212,010 118,400 00
	Par Quiévrain . .	863,850 262,100 00
Total	1,837,890	1,005,700 00

Et pour l'exercice 1849 :

SERVICES.	POIDS.	RECETTE.
	— Quintaux.	— Francs.
Belge-rhénan	942,591	771,201 77
Franco-belge {	Par Mouscron. . .	45,073 20,077 18
	Par Quiévrain . .	708,976 145,801 10
Franco-belge-rhénan.	32,998	78,736 26
Total	1,729,638	1,015,816 31

D'où il résulte qu'on aurait transporté en moins, en 1849 qu'en 1848, un poids de 108,252 quintaux de grosses marchandises, tandis que, nonobstant cette diminution, la recette se serait trouvée majorée de fr. 10,116-31.

Ce qui paraîtrait indiquer une augmentation du trajet moyen parcouru.

En réunissant les recettes de toutes les catégories de transport de services internationaux en 1849, on trouve que la recette totale s'est élevée à 2,467,616 francs, soit fr. 19-08 p. % de la recette générale du chemin de fer de l'État, y compris la part provenant de l'exploitation des lignes concédées de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt.

Les deux tableaux qui suivent indiquent l'importance des transports de grosses marchandises effectués en transit, non-seulement entre l'Allemagne et la France et réciproquement, mais encore le transit par Anvers et par Ostende.

Tableau indiquant le poids des grosses marchandises expédiées en transit par la Belgique pendant l'année 1849.

DIRECTION DES TRANSPORTS.	TOTAL PAR DIRECTION. — Quintaux.	TOTAL PAR SERVICE. — Quintaux.
D'Ostende pour l'Allemagne.	12,614.1	
De l'Allemagne pour Ostende	2,379.4	
Total du transit entre le port d'Ostende et l'Allemagne et vice versa.		14,993.5
D'Ostende pour la France par Mouscron.	2,915.8	
De la France par Mouscron pour Ostende	294.3	
D'Ostende pour la France par Quiévrain	"	
De la France par Quiévrain pour Ostende	"	
Total des transports effectués entre Ostende et la France et vice versa.		3,210.1
D'Anvers pour l'Allemagne	384,296.3	
De l'Allemagne pour Anvers.	48,249.4	
Total des transports effectués entre Anvers et l'Allemagne et vice versa.		432,545.7
D'Anvers pour la France par Mouscron.	3,202.6	
De la France par Mouscron pour Anvers	746.4	
D'Anvers pour la France par Quiévrain	2,745.6	
De la France par Quiévrain pour Anvers.	4,409.5	
Total des transports effectués entre Anvers et la France et vice versa.		11,104.3
De la France par Mouscron et Quiévrain pour l'Allemagne.	16,534.9	
De l'Allemagne pour la France par Mouscron et Quiévrain.	16,463.1	
Total du transit entre la France et l'Allemagne et vice versa.		32,998.0
TOTAL GÉNÉRAL.		494,851.6

Tableau indiquant l'importance financière des transports de grosses marchandises qui ont transité par la Belgique pendant l'année 1849.

DIRECTION DES TRANSPORTS.	TOTAL PAR DIRECTION. — Francs.	TOTAL PAR SERVICE. — Francs.
D'Ostende pour l'Allemagne.	26,468 45	
De l'Allemagne pour Ostende	6,686 69	
Total des recettes du transit entre le port d'Ostende et l'Allemagne et vice versâ		33,155 14
D'Ostende pour la France par Mouscron	967 91	
De la France par Mouscron pour Ostende.	289 14	
D'Ostende pour la France par Quiévrain.	"	
De la France par Quiévrain pour Ostende	"	
Total des recettes des transports effectués entre Ostende et la France et vice versâ		1,257 05
D'Anvers pour l'Allemagne.	452,630 91	
De l'Allemagne pour Anvers.	56,379 77	
Total des recettes des transports effectués entre Anvers et l'Allemagne et vice versâ		509,010 68
D'Anvers pour la France par Mouscron.	3,396 09	
De la France par Mouscron pour Anvers	890 41	
D'Anvers pour la France par Quiévrain	3,048 99	
De la France par Quiévrain pour Anvers.	6,144 53	
Total des recettes des transports effectués entre Anvers et la France et vice versâ		13,480 02
De la France par Mouscron et Quiévrain pour l'Allemagne.	39,837 50	
De l'Allemagne pour la France par Mouscron et Quiévrain.	38,898 76	
Total des recettes du transit entre la France et l'Allemagne et vice versâ		78,736 26
TOTAL GÉNÉRAL		635,639 15

En comparant les résultats généraux de ces tableaux avec ceux dressés pour 1848, on trouve que le poids transporté en 1848 a été de **33,300** Tonneaux.
et la recette de. **fr. 480,300 00** Francs.
Tandis qu'en 1849, ce poids s'est élevé à **49,485**
et la recette à **635,639 15**

Ce qui donne, pour 1849, une augmentation du poids transporté de **16,185**
et pour la recette, une augmentation de **fr. 155,339 85**

CHAPITRE TROISIÈME.

RECETTES GÉNÉRALES ET DÉPENSES D'EXPLOITATION.

Nous venons d'indiquer successivement, pour chaque branche de revenu du chemin de fer, les recettes et les quantités transportées en 1849, et de les comparer aux résultats obtenus en 1848. Il nous reste à faire voir l'influence de chacune de ces catégories sur la recette générale.

A cet effet, nous donnons le tableau suivant, lequel est formé par la récapitulation des comparaisons précédentes en ce qui concerne les recettes.

DÉSIGNATION DES CATÉGORIES DE TRANSPORTS.	RECETTES totales EN 1848.	RECETTES totales EN 1849.	DIFFÉRENCES EN 1849.			
			EN PLUS.		EN MOINS.	
				p. %		p. %
Voyageurs.	5,925,406 82	6,297,741 80	372,334 98	= 6.28	"	"
Bagages.	413,540 49	479,555 98	66,015 49	= 15.96	"	"
Finances.	44,360 06	54,442 02	10,081 96	= 22.73	"	"
Voitures.	93,095 95	71,165 80	"	"	21,930 15	= 23.56
Chevaux et bestiaux.	97,764 18	126,867 91	29,103 73	= 29.76	"	"
Marchand. de diligence. (Grande vitesse.)	814,139 53	593,287 44	"	"	220,852 09	= 27.12
Id. de roulage. (Petite vitesse) . .	4,622,406 12	5,229,125 09	606,718 97	= 13.12	"	"
Produits extraordinaires. (V. annex n° XIII.)	97,081 41	83,784 87	"	"	13,296 54	= 13.76
TOTAUX.	12,107,744 56	12,935,920 91	1,084,255 13	= 8.95	256,078 78	= 2.11
Différence totale en plus.	828,176 35	"	"	"	828,176 35	= 6.84
BALANCE.	12,935,920 91	12,935,920 91	1,084,255 13	= 8.95	1,084,255 13	= 8.95

Ce tableau fait voir :

1° Que l'augmentation numérique la plus forte du chiffre des recettes provient

du transport des grosses marchandises qui ont produit, en 1849, une somme de fr. 606,718-97 de plus qu'en 1848 ;

2° Que l'accroissement de la recette des voyageurs ne vient qu'en seconde ligne, la somme perçue de ce chef, en 1849, ne dépassant celle encaissée en 1848 que de fr. 372,334-98 ;

3° Que la réduction la plus notable porte sur la recette des petites marchandises qui a été inférieure, en 1849, de fr. 220,852-09 à la recette produite en 1848.

Si maintenant on considère les augmentations et les réductions signalées ci-dessus, relativement aux sommes perçues en 1848, on reconnaît que l'accroissement de la recette des voyageurs a été proportionnellement moins élevée que la recette des marchandises, et que les augmentations les plus fortes se rapportent aux recettes des chevaux et bestiaux, des finances et des bagages ; ces augmentations représentant respectivement $29\frac{76}{100}$, $22\frac{73}{100}$ et $15\frac{96}{100}$ p. % des sommes reçues en 1848.

Quant à la réduction des recettes, provenant des petites marchandises, elle est de $27\frac{12}{100}$ p. % des recettes effectuées en 1848, et de $43\frac{43}{100}$ p. % de celles perçues en 1847.

J'ai déjà signalé les causes de cette réduction qui feront l'objet de l'attention la plus suivie de l'administration.

En cherchant la part de revenu que chaque catégorie de transport apporte dans le produit total du chemin de fer, on trouve :

Voyageurs	48.68 p. %	
Bagages	3.71	
		52.39
Finances	0.43	
Voitures	0.55	
Chevaux et bestiaux . .	0.98	
Marchandises de diligence .	4.59	
Id. de roulage .	40.42	
Produits extraordinaires .	0.64	
		47.61
		100.00

En 1848, la recette se répartissait de la manière suivante entre les diverses branches de revenus :

Voyageurs	48.93 p. %	
Bagages	3.42	
		52.35
Finances	0.37	
Voitures	0.77	
Chevaux et bestiaux . .	0.80	
Marchandises de diligence .	6.73	
Id. de roulage .	38.18	
Produits extraordinaires .	0.80	
		47.65
		100.00

k

On voit que cette répartition est sensiblement la même pour les deux exercices, en tant qu'on envisage seulement les deux branches de service des voyageurs et des marchandises, et en ce qui concerne ces dernières, que la réduction de recette des petites marchandises a été plus que compensée par l'accroissement du revenu des grosses marchandises.

Comparant enfin la recette totale, qui s'élève, ainsi que nous venons de le voir, à fr. 12,935,920 91
à la recette totale de l'exercice 1848, soit 12,107,744 56
on trouve une augmentation de fr. 828,176 35
soit de 6.84 p. %.

Que si l'on prend le montant de la recette effectuée en 1849 et indiquée ci-dessus fr. 12,935,920 91
et si l'on en déduit la dépense d'exploitation pendant le même exercice, dépense qui s'élève, ainsi qu'on l'a vu au chap. II, à 8,277,524 35
on trouve une différence de fr. 4,658,396 58
qui forme l'excédant du produit brut sur les frais d'exploitation.

Il résulte de ces chiffres que la dépense d'exploitation s'est élevée, en 1849, à 64 p. % de la recette.

C'est exactement la même proportion qu'en 1847.

En 1848, cette proportion avait été de 72 p. %.

Cette différence en faveur de l'exploitation du chemin de fer, en 1849, provient, en premier lieu, de l'augmentation du mouvement des transports, et en second lieu, de ce qu'on a pu, ainsi que je l'ai déjà dit, réduire les dépenses au-dessous du chiffre qu'elles avaient atteint en 1848.



CHAPITRE QUATRIÈME.

SITUATION FINANCIÈRE.

Ainsi qu'on l'a vu au chap. I^{er} du précédent compte-rendu, les dépenses de premier établissement du chemin de fer, au 31 décembre 1848, s'élevaient à fr.

163,441,793 00

Ces dépenses ayant été portées, au 31 décembre 1849, à on peut admettre, comme cela a été fait pour les exercices antérieurs, que le capital moyen utilisé, en 1849, a été de fr.

166,344,807 29

somme de laquelle il faut déduire le produit de la vente ou de la rétrocession des terrains empris et non utilisés (annexe n° XXIV), qui s'élève à

164,893,300 14

1,317,930 79

ce qui réduit le capital moyen, indiqué ci-dessus, à . . . fr.

163,575,369 35

L'excédant des recettes sur la dépense d'exploitation ayant été, ainsi qu'on vient de le voir (chap. III), de fr. 4,658,396-58, cet excédant représente 2.84 p. % du capital moyen utilisé en 1849.

En 1848, l'excédant de la recette sur la dépense n'avait été que de fr. 3,341,802-95, représentant seulement 2.08 p. % du capital moyen utilisé pendant cet exercice.

Si, à la somme indiquée ci-dessus, soit fr. 4,658,396 58 on ajoute :

1^o Les recettes perçues par les administrations des domaines et de la douane, s'élevant à (annexe n° XXV);

48,070 62

2^o Le montant des réductions de prix en faveur de transports ressortissant à des services publics (annexe n° XXVI),

570,704 10

l'excédant des produits sur la dépense est de fr.

5,277,171 30

ce qui donne 3.23 p. % du capital moyen utilisé.

En 1848, l'excédant, établi de la même manière, ne représentait que 2.57 p. % de ce capital.

Il reste maintenant à rechercher le taux de l'intérêt que représente la somme de fr. 5,277,171-30, mentionnée ci-dessus, eu égard au montant des charges qui pèsent sur le trésor par suite de l'établissement du chemin de fer.

A cet effet, j'ai fait continuer, pour 1849, le compte déjà produit pour les exercices antérieurs.

Ce compte, qui se trouve ci-après, ne comprend que les exercices 1848 et 1849. Il m'a paru inutile de faire réimprimer les comptes des exercices antérieurs qui figurent au compte-rendu de 1848.

Doit.

Capital

1848. 1 ^{er} janvier. — Solde à nouveau. fr.	202,400,180
Loi du 6 mai 1848. — Émission forcée 5 p. % affectée, jusqu'à concurrence de la somme de 11,972,980 francs au remboursement des émissions de bons du trésor, autorisées par les lois des 5 mars et 13 avril 1845, et du 16 août 1846, s'élevant ensemble à la même somme. (Pour mémoire.)	.
Loi du 21 avril 1848 qui ouvre un crédit de 5,000,000 de francs pour le chemin de fer, sur l'emprunt forcé ci-dessus, ci.	5,000,000 00
Loi du 24 mai qui ouvre un crédit de fr. 2,005,611-38 pour le chemin de fer sur le même emprunt, ci.	2,005,611 38
Intérêts et frais des bons émis en vertu de la loi du 7 mars 1845.	7,500 00
Id. id. du 13 avril 1845.	199,874 75
Id. id. du 16 août 1846.	75,887 36
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1848, de l'emprunt autorisé par la loi du 18 juin 1838.	884,123 65
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	460,188 29
Frais relatifs à cet amortissement.	448 45
Frais relatifs à cet emprunt, autres que ceux d'amortissement.	904 62
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1848, de l'emprunt autorisé par la loi du 25 mai 1838.	1,135,003 14
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	699,426 18
Frais relatifs à cet amortissement.	7,298 72
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement.	24,021 92
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1848, de l'emprunt autorisé par la loi du 26 juin 1840.	3,577,594 95
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt	841,881 87
Frais relatifs à cet amortissement.	7,692 99
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement.	80,171 75
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1848, de l'emprunt autorisé par la loi du 29 septembre 1842	1,159,429 52
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	249,639 69
Frais relatifs à cet amortissement.	2,941 13
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement.	27,252 96
Intérêts, du 1 ^{er} juillet au 31 octobre 1848, de la partie de l'emprunt autorisé par la loi du 6 mai 1848, afférente au chemin de fer.	(a) 316,309 55
Frais relatifs à cet emprunt.	(a) 64,320 51
Dépenses d'exploitation.	8,768,241 61
fr.	227,993,966 51

(a) Les chiffres en italique sont approximatifs et ne peuvent pas encore être fixés d'une manière exacte.
La somme de fr. 64,320-51 ne figurait pas dans le précédent compte-rendu, le Département des Finances n'ayant pu renseigner cette somme à l'époque de sa publication.

Doit.

Capital

1849. 1 ^{er} janvier. — Solde à nouveau	fr. 212,370,444 3
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1849, de l'emprunt autorisé par la loi du 18 juin 1836	871,550 79
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	472,771 13
Frais relatifs à cet amortissement.	(a) 470 52
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	1,236 03
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 juillet 1849, de l'emprunt autorisé par la loi du 25 mai 1838	652,736 35
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	417,363 26
Frais relatifs à cet amortissement.	4,322 17
Frais relatifs à cet emprunt, autres que ceux d'amortissement.	8,217 94
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 octobre 1849, de l'emprunt autorisé par la loi du 26 juin 1840	2,954,722 70
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	728,174 63
Frais relatifs à cet amortissement.	6,685 36
Frais relatifs à cet emprunt, autres que ceux d'amortissement.	65,752 22
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 octobre 1849, de l'emprunt autorisé par la loi du 29 septembre 1842	957,598 53
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	216,625 83
Frais relatifs à cet amortissement.	2,252 53
Frais relatifs à cet emprunt, autres que ceux d'amortissement.	22,705 46
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1848 au 31 octobre 1849, de l'emprunt autorisé par la loi du 6 mai 1848.	(a) 948,928 57
Frais relatifs à cet emprunt.	(a) 502 50
Dépenses d'exploitation.	8,277,524 33
fr. 228,980,575 10	

(a) Les chiffres en *italique* sont approximatifs et ne peuvent pas encore être fixés d'une manière exacte, N. B. Voir pour la situation des emprunts les annexes XXVII et XXVIII,

— 1849.

Avoir.

Produit des ventes et rétrocessions de terrains non utilisés. fr.	86,363 17
Id. id. d'objets hors d'usage	4,275 44
Id. id. d'objets trouvés et non réclamés	2,801 29
Id. des herbages et de la location des terrains non utilisés	16,542 10
Id. du hangar construit à Anvers sur les fonds du chemin de fer, et affecté au service de la douane	10,771 36
Id. de la location des buffets restaurants.	13,034 59
Id. de la location des vidanges.	645 84
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1836, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	(a) 563,512 90
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1838, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	645,072 81
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1840, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	739,957 15
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1842, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	232,029 91
Receettes de l'exploitation	12,935,920 91
Montant, au 31 décembre 1849, des approvisionnements au magasin central.	1,741,535 75
Dotations du chemin de fer	55,287 68
Somme restant disponible à la même date sur les crédits alloués par la Législature, pour la construction du chemin de fer.	2,129,436 37
 Solde au 31 décembre 1849	 209,783,587 83
Balance. fr.	228,980,575 10

Ainsi, au 31 décembre 1849, les charges contractées par le trésor public pour la construction et l'exploitation du chemin de fer s'élevaient à la somme de fr. 209,783,587-83.

Le produit annuel du chemin de fer se compose, ainsi que nous l'avons dit, d'abord de l'excédant de la recette sur la dépense d'exploitation, ensuite des produits indirects perçus par les administrations des domaines et de la douane. On doit enfin considérer également comme perçu par le trésor le montant des réductions accordées pour les transports ressortissant à divers services publics.

Il est clair, en effet, que si ces réductions n'avaient pas été opérées, la Législature aurait dû majorer le chiffre des budgets des divers départements ministériels, de manière à faire face à l'intégralité de la dépense des transports effectués au profit de ces départements; et dès lors il va de soi qu'on doit en tenir compte au chemin de fer.

Nous avons vu qu'en calculant d'après ces bases le produit de l'exploitation en 1849, ce produit s'élève à fr. 5,277,171-30, ce qui représente un intérêt de 2.52 p. % de la somme de fr. 209,783,587-83, indiquée ci-dessus.

Mais remarquons qu'il n'y a pas une entreprise commerciale ou industrielle dont le produit se calcule de cette manière, et que si l'on veut en conséquence comparer, en 1849, le produit du chemin de fer belge à ceux des chemins de fer étrangers, le produit de 3.23 p. % est le seul que l'on puisse équitablement prendre pour base.

Ce n'est pas ici le lieu de démontrer que les sacrifices que le chemin de fer impose annuellement au trésor sont bien plus que compensés par l'essor donné au commerce, à l'industrie et à l'agriculture, par l'accroissement de la richesse publique.

Mais nous osons attendre de ces voies de communication, dans l'avenir, même sous le rapport pécuniaire et direct, des résultats favorables. Traversant, de l'est à l'ouest et du midi au nord, notre riche et industriel pays; relié, d'une part, aux chemins de fer allemands, et d'autre part, aux chemins de fer français; rattaché, par une navigation régulière à vapeur, aux chemins de fer anglais, le réseau belge, nous en avons la ferme conviction, est appelé à prendre un développement de transports considérable. Arrêté en 1848 par les événements politiques, ce mouvement a déjà repris en 1849, et les résultats connus de l'exercice 1850 prouvent qu'il est loin d'être arrivé à son terme.

Le Ministre des Travaux Publics,

H. ROLIN.



N° II.

*Situation, PAR MOIS, du matériel, locomotives et voitures,
pendant l'année 1849.*

MOIS.		LOCOMOTIVES													NOMBRE TOTAL DE TENDERS.	VOITURES POUR LA POSTE AUX LETTRES.				VOITURES POUR LES VOYAGEURS								
																DILIGENCES.	CHARS-A-BANCs.	VOITURES SPÉCIALES.	TOTAL.	DILIGENCES ET CHARS-A-BANCs.				WAGGONS				
		DE 10 POUÇES.	DE 15 1/2 POUÇES.	DE 18 1/2 POUÇES.	DE 15 POUÇES.	DE 14 POUÇES.	DE 13 1/2 POUÇES.	DE 15 POUÇES.	DE 12 1/2 POUÇES.	DE 12 1/4 POUÇES.	DE 12 1/2 POUÇES.	DE 12 POUÇES.	DE 11 POUÇES.	TOTAL.						BERLINES ROYALES.	DILIGENCES.	DILIGENCES ET CHARS-A-BANCs RÉFUS VOITURES DE 2 ^e CL. CH.-A-B. A DOUBLE CAISSE.	CH.-A-B. A GLACES.	COUVERTS.	DÉCOUVERTS.	VOITURES AMÉRICAINES. VOITURES SPÉCIALES.		
AU 1 ^{er} JANVIER	1849.	8	1	2	7	23	3	53	2	61	»	18	1	161	162	2	4	11	17	3	167	6	103	122	287	113	4	6
» FÉVRIER	»	8	1	2	7	23	3	53	2	61	»	18	1	161	162	2	4	11	17	3	168	6	113	122	294	113	4	6
» MARS	»	9	1	2	7	23	3	53	2	63	»	16	1	162	163	2	3	12	17	3	168	6	113	120	301	107	4	6
» AVRIL	»	9	1	2	7	24	3	54	2	65	»	16	1	162	163	2	3	12	17	3	168	6	122	120	307	107	4	6
» MAI	»	9	1	2	7	24	3	56	2	61	»	16	1	162	163	2	3	12	17	3	168	6	122	120	323	107	4	6
» JUIN	»	9	1	2	8	25	3	58	2	60	»	15	1	162	163	2	3	12	17	3	168	6	126	120	336	107	4	6
» JUILLET	»	9	1	2	8	25	3	58	2	60	2	13	1	162	163	2	3	14	19	3	168	6	126	120	331	107	4	6
» AOÛT	»	9	1	2	8	24	3	57	2	60	2	15	1	162	163	2	3	14	19	5	173	6	129	120	331	107	4	6
» SEPTEMBRE	»	10	1	2	9	23	3	37	2	60	2	13	1	163	164	2	5	14	19	3	171	6	130	114	344	96	4	6
» OCTOBRE	»	12	1	2	9	23	3	40	2	58	2	13	»	163	166	2	3	14	19	3	173	6	133	114	344	96	4	6
» NOVEMBRE	»	12	1	2	9	23	3	40	2	58	2	13	»	163	166	2	3	14	19	3	174	6	134	114	345	96	4	6
» DÉCEMBRE	»	12	1	2	9	23	3	40	2	58	2	13	»	163	166	2	3	14	19	3	174	6	134	114	345	96	4	6
» JANVIER	1850.	12	1	2	9	23	3	42	2	56	2	15	»	165	166	2	3	14	19	3	176	7	134	114	345	93	4	6

Situation du matériel

En bon état.....	5	1	2	6	13	3	25	2	48	»	14	1	122	135	1	2	11	14	5	119	1	86	97	235	92	»	»
En réparation.....	3	»	»	1	8	»	10	»	15	»	4	»	59	27	1	2	»	3	»	48	3	19	25	52	21	4	»
En construction.....	7	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	7	7	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

Situation du matériel

En bon état.....	9	»	2	8	22	5	53	2	38	2	8	»	127	142	2	2	12	16	5	107	7	124	84	309	80	4	»
En réparation.....	3	1	»	1	1	»	9	»	18	»	5	»	38	24	»	1	2	3	»	69	»	10	30	46	13	»	»
En construction.....	4	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	4	»	»	»	»	»	11	»	»	»	16	»	»	»

Comparaison de la situation

Au 1 ^{er} janvier 1849.....	8	1	2	7	23	3	53	2	61	»	18	1	161	162	2	4	11	17	3	167	6	105	122	287	115	4	6					
Au 1 ^{er} janvier 1850.....	12	1	2	9	23	3	42	2	56	2	13	»	165	166	2	3	14	19	3	176	7	134	114	355	93	4	6					
Différence au 1 ^{er} janvier 1850.	{		En plus...		4	—	—	2	—	—	7	—	—	2	—	—	4	4	—	—	3	2	—	9	1	29	—	68	—	—		
					En moins.		—	—	—	—	—	—	—	5	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	20	—	—
							A	—	—	B	C	—	D	—	E	F	G	H	—	I	—	K	L	—	—	M	N	O	P	Q	R	—

WAGGONS POUR MARCHANDISES.											WAGGONS DE SERVICE.						Observations.	
CHAUX.	DÉTAIL.	CHEVAUX.	VOITURES.	BAGAGES.	FERMÉS POUR PETITES MARCHANDISES.	FERMÉS A DOUBLE TRAIN.	A DOUBLE TRAIN POUR LE TRANSPORT DE PORTES PIERRES. A 6 ROUES.	TOTAL.	A COKE.	POUR ATELIER.	POUR LE TRANSPORT DES RAILS.	A PRESSE POUR LES PLANS INCLINÉS.	POUR TRAVAUX.	D'ENTRETIEN.	TOTAL.			
16	53	531	56	57	99	576	13	13	1	3,193	113	4	6	17	64	151	537	<i>A)</i> Des 4 locomotives de 16 pouces en plus, 1 a été fournie par la société St-Léonard, 2 par la société de Couillet et une autre par la société du Phénix. <i>B)</i> Les 2 locomotives de 15 pouces en plus proviennent de 2 locomotives de 14 pouces qui ont été transformées. <i>C)</i> 2 locomotives de 14 pouces proviennent de 2 locomotives de 13 pouces transformées. <i>Mais</i> 2 ont été transformées en locomotives de 15 pouces. <i>D)</i> 8 locomotives de 13 pouces proviennent de 6 locomotives de 12 1/2, pouces transformées. 1 locomotive de 13 pouces provient de 1 locomotive de 12 pouces transformée. Total 9 Mais 2 ont reçu des cylindres de 14 pouces. Reste 7 locomotives de 13 pouces en plus. <i>E)</i> 3 locomotives de 12 1/2, pouces proviennent de 3 locomotives de 12 pouces transformées. Mais 6 locomotives de 12 1/2, pouces ont reçu des cylindres de 13 pouces. Donc 6 locomotives de 12 1/2, pouces en moins. <i>F)</i> Les 2 locomotives de 12 1/4, pouces en plus proviennent de 2 locomotives de 12 pouces transformées. <i>G)</i> 2 locomotives de 12 pouces ont reçu des cylindres de 12 1/4, pouces. 3 id., ont reçu des cylindres de 12 1/2, pouces. 1 id., a reçu des cylindres de 13 pouces. Total 6 Mais 1 locomotive de 12 pouces provient d'une locomotive de 11 pouces transformée. Donc 5 locomotives de 12 pouces en moins. <i>J)</i> Des 4 tenders en plus, 2 ont été fournis par la société de Couillet, 1 par la société St-Léonard et 1 autre par la société du Phénix. <i>K)</i> 1 char-à-bancs pour la poste aux lettres qui provenait d'un ancien char-à-bancs à glaces transformé, a été démolé pour cause de vétusté. <i>L)</i> Les 3 voitures spéciales pour la poste aux lettres en plus ont été mises en service entièrement neuves. <i>M)</i> 4 diligences neuves ont été mises en service. 7 id., proviennent des voitures dont les caisses ont été renouvelées. Total 11 Mais 2 ont été mises hors de service pour cause de vétusté. Reste 9 diligences en plus. <i>N)</i> 1 voiture mixte (diligence et char-à-bancs réunis) provient d'une diligence dont la caisse a été renouvelée. <i>O)</i> Les 20 voitures de 2 ^e classe (char-à-bancs à double caisse) en plus proviennent de voitures dont les caisses ont été renouvelées. <i>P)</i> Des 8 chars-à-bancs à glaces en moins, mis hors de service, 2 seulement pourront encore servir après en avoir renouvelé les caisses, les 6 autres ayant été démolis entièrement pour cause de vétusté. <i>Q)</i> Des 68 waggons couverts en plus : 77 proviennent de voitures dont les caisses ont été renouvelées. 3 proviennent de waggons découverts transformés. 1 a été brisé complètement. 9 6 mis hors de service pour cause de vétusté. 2 dont les caisses doivent être renouvelées. Reste 64 waggons couverts en plus. <i>R)</i> 11 waggons découverts ont été démolis pour cause de vétusté. 3 id. ont été transformés en waggons couverts. 6 id. dont les caisses doivent être renouvelées. Total 20 waggons découverts en moins. <i>S)</i> Les 72 waggons pour fers, etc., en plus, ont été mis en service entièrement neufs. <i>T)</i> Les 126 waggons à bétail en plus ont été mis en service entièrement neufs. <i>U)</i> 10 waggons à bagages proviennent de waggons dont les caisses ont été renouvelées. Mais 8 id. ont été transformés en waggons d'atelier. Reste 2 waggons à bagages en plus. <i>V)</i> Les 4 waggons fermés pour petites marchandises en moins ont été transformés en waggons d'atelier. <i>X)</i> Les 12 waggons d'atelier en plus proviennent de 8 waggons à bagages et de 4 waggons pour petites marchandises qui ont été transformés. <i>Y)</i> Les 6 waggons pour travaux en moins ont été démolis pour cause de vétusté.
16	53	531	56	57	99	576	13	13	1	3,193	113	4	6	17	64	151	537	
16	53	531	56	57	91	572	13	13	1	3,183	113	16	6	17	58	151	563	
24	53	557	56	57	94	572	13	13	1	3,200	113	16	6	17	58	151	563	
44	53	581	56	57	98	572	13	15	1	3,253	113	16	6	17	58	151	563	
69	55	568	56	57	98	572	13	13	1	3,280	113	16	6	17	58	151	563	
95	53	574	56	57	100	572	13	13	1	3,304	113	16	6	17	58	151	563	
95	55	593	56	57	100	572	13	13	1	3,323	113	16	6	17	58	151	563	
98	53	413	56	57	101	572	13	13	1	3,547	113	16	6	17	58	151	563	
98	53	431	56	57	101	572	13	13	1	3,363	113	16	6	17	58	151	563	
98	53	453	56	57	101	572	13	13	1	3,367	113	16	6	17	58	151	563	
98	53	480	56	57	101	572	13	13	1	3,384	113	16	6	17	58	151	563	
98	53	457	56	57	101	572	13	13	1	3,391	113	16	6	17	58	151	563	
au 1 ^{er} janvier 1849.																		
96	52	307	54	51	86	549	11	13	1	3,070	113	4	6	17	61	151	552	
90	1	24	2	6	13	27	2	.	.	123	2	.	.	.	3	.	5	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
au 1 ^{er} janvier 1850.																		
12	52	441	53	41	86	519	6	15	1	3,206	113	16	6	16	53	151	533	
76	1	16	1	16	15	53	7	.	.	185	2	.	.	1	5	.	8	
8	.	74	.	.	.	.	.	.	.	82	.	.	.	.	.	.	.	
au 1 ^{er} janvier 1849 et au 1 ^{er} janvier 1850.																		
16	53	531	56	57	99	576	13	13	1	3,193	113	4	6	17	64	151	537	
98	53	457	56	57	101	572	13	13	1	3,391	113	16	6	17	58	151	563	
72	—	126	—	—	2	—	—	—	—	196	—	12	—	—	—	—	6	
—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	
—	T	—	—	—	U	V	—	—	—	—	X	—	—	Y	—	—	—	

N° III. — *Tableau indiquant le prix de*

SECTIONS sur lesquelles LES FOURNITURES ONT ÉTÉ FAITES.	1840.		1841.	1842.	1843.
	CHÊNE.	BOIS BLANC.			
Bruxelles à Malines.	3 50	"	3 70 à 3 80	3 60 à 3 80	3 50 à 4 37
Malines à Anvers.	3 50 à 4 00	"	3 60 à 3 80	3 40 à 3 50	3 50 à 4 47
Malines à Termonde.	3 85 à 4 80	3 80	4 06 à 4 60	3 20 à 3 40	3 60 à 3 68
Termonde à Gand.	"	"	4 10	3 90	3 68 à 3 88
Gand à Bruges.	"	"	"	3 80	3 93 à 4 10
Bruges à Ostende.	"	"	"	3 80	3 79 à 3 90
Gand à Courtray.	"	"	"	4 20 à 4 40	3 57
Courtray à Mouscron.	"	"	"	"	4 48
Mouscron à Tournay.	"	"	"	"	4 48
Malines à Louvain.	3 00 à 4 00	2 50 à 2 83	3 60	3 50	3 49
Louvain à Tirlemont.	4 00 à 4 20	2 60 à 3 33	3 50 à 3 90	3 60	3 49
Tirlemont à Landen.	4 20 à 4 80	3 12 à 3 35	4 20	4 00 à 4 20	3 50
Landen à Waremmes.	4 20 à 4 80	3 12 à 3 35	4 20 à 4 40	4 00 à 4 30	3 50
Waremmes à Ans.	4 25 à 4 70	3 05 à 3 56	4 50	4 10	3 50
Ans à Liège.	"	"	"	"	3 50
Liège à Chénée.	"	"	"	"	5 00
Chénée à Verviers.	"	"	"	4 50	5 10 à 5 00
Verviers à Herbesthal.	"	"	"	4 60 à 5 60	5 45 à 5 50
Landen à St-Trond.	4 20 à 4 80	3 12 à 3 35	"	4 10	4 00
Bruxelles à Hal.	"	"	4 20	"	4 70
Hal à Braine-le-Comte.	"	"	4 00	4 20	5 00
Braine-le-Comte à Soignies.	"	"	"	"	4 96
Soignies à Mons.	"	"	"	"	4 96
Mons à Quiévrain.	"	"	"	5 00 à 5 40	5 18
Braine-le-Comte à Charleroy.	4 56 à 4 86	4 56 à 4 86	"	4 86	"
Charleroy à Namur.	"	"	4 72 à 4 88	"	"

les, depuis 1840 jusqu'à 1849 inclusivement.

1844.	1845.	1846.	1847.		1848.		1849. — CHÊNE.
			CHÊNE.	ESSENCES DIVERSES.	CHÊNE.	ESSENCES DIVERSES.	
4 17	4 95	5 53			3 77 à 4 92	2 78	3 96 à 4 08
4 15	4 95	5 53					
3 74	4 46	5 16			4 73		3 92 à 3 94
3 70	4 62	5 38					
4 35	4 89	5 39			3 78 à 4 64		3 66 à 4 29
4 55	5 03	5 20					
4 48	5 40	5 75			3 97 à 4 92		4 09 à 4 58
4 67	5 38	5 38					
4 67	5 38	5 38			4 85		3 95 à 4 78
3 20	4 90	4 95					
3 35	4 40	5 47			5 25		
3 82	4 80	5 65					
3 82	4 80	5 65			5 24		4 58 à 4 88
4 48	4 16	6 45					
"	5 20	6 20			5 25		
"	4 90	6 20					
"	4 95	6 20			4 23 à 4 95		3 47 à 3 97
4 80 à 4 90	4 91	6 20					
3 90	4 80	"			5 60		
5 08	5 40	5 25					
5 35	5 40	5 25			4 15 à 5 15		3 50 à 3 96
5 35	5 40	5 25					
5 16	5 40	5 25					
5 28	5 30	6 75					
"	5 57	6 29					
"	5 37	6 25					

N° IV. — *État général des billes*

LIGNES.	SECTIONS.	1 ^{er} TRIMESTRE.			2 ^e TRIMESTRE.		
		CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES.	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES.
NORD.....	Bruxelles à Malines	836	421	180	1,107	489	311
	Malines à Anvers.....	996	338	381	1,216	469	562
EST.....	Malines à Louvain.....	196	"	239	110	"	1,042
	Louvain à Tirlemont.....	"	"	63	98	"	252
	Tirlemont à Waremme.....	12	"	324	123	"	1,486
	Waremme à Ans.....	"	"	23	163	"	2,920
	Landen à Saint-Trond.....	7	"	1,605	"	"	34
	Saint-Trond à Hasselt.....	4	2	"	5	"	"
VESDRE.....	Ans à la Meuse.....	"	"	184	3	"	163
	Liège à la frontière	22	2	64	2,602	54	13
OUEST.....	Malines à Gand.....	2,705	"	1,097	3,901	"	670
	Gand à Ostende	489	"	4,460	187	"	3,536
	Gand à Courtray	197	"	2,188	234	1	1,483
	Courtray à Tournay.....	"	"	1,783	214	"	2,460
	Tournay à Jurbise	"	"	"	"	"	"
MIDI.....	Bruxelles à Tubise.....	14	"	622	182	3,178	"
	Tubise à Soignies.....	"	"	908	"	2,096	"
	Soignies à Mons.....	"	"	880	"	634	"
	Mons à Quiévrain.....	"	"	1,811	"	338	"
NAMUR.....	Braine à Namur.....	20	"	475	177	"	3,578
		5,498	763	17,219	10,316	7,439	18,613
		23,480			36,388		

remplacées, pendant l'année 1849.

3 ^e TRIMESTRE.			4 ^e TRIMESTRE.			TOTAL.			Observations.
CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES	
892	146	228	584	50	84	3,189	1,106	973	Il restait en approvisionnement au 1 ^{er} janvier 1849..... 33,041
668	74	302	711	176	63	3,591	1,037	1,080	
254	"	1,074	164	"	274	724	"	2,649	Il en a été fourni pendant l'année 1849.... 77,865
192	"	103	35	213	15	523	213	633	
469	"	88	10	"	5	616	"	1,903	Ensemble... 110,906
53	"	239	"	"	57	198	"	3,259	
"	"	10	"	"	72	7	"	2,038	Le nombre de billes employées au renouvellement a été de..... 85,733
9	2	"	26	"	"	44	4	"	
"	"	325	"	"	"	3	"	690	Reste en approvisionnement au 1 ^{er} janvier 1850..... 25,173
2,820	1	72	811	"	2	6,233	37	153	
1,682	"	779	1,421	"	513	9,709	"	5,061	La différence qui existe entre le chiffre de 89,070 billes ôtées des voies, et celui de 85,733 billes neuves, employées à leur remplacement, résulte de l'emploi des rails à double bourrelet dont les portées sont de 1 ^m ,02 en moyenne, tandis que les portées des rails anciens n'ont que 0 ^m ,90.
84	"	412	266	"	1,232	1,026	"	9,460	
75	"	561	67	"	213	593	1	4,249	
46	"	2,766	"	"	586	260	"	7,593	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	
1,229	"	2,851	1,117	"	724	2,312	3,178	4,197	
"	"	"	"	37	243	"	2,133	1,153	
"	"	"	"	"	170	"	634	1,020	
"	"	"	"	"	604	"	558	2,415	
83	"	446	8	"	"	288	"	2,499	
8,536	223	10,036	4,990	476	4,921	29,340	8,921	50,809	
18,815			10,387			89,070			

N° V. — Tableau présentant la situation des voies et l'indication

SECTIONS.	ANNÉE DE LA MISE EN EXPLOITATION.	ÉTENDUE EN KILOMÈTRES.		DÉVELOPPEMENT DES VOIES EN MÈTRES COURANTS.		IMPORTANCE DES SECTIONS EN MÈTRES COURANTS DE RAILS AU 1 ^{er} JANVIER 1850.		
		1 ^{re} VOIE.	2 ^e VOIE.	VOIES PRINCIPALES ET DOUBLES VOIES.	VOIES ACCESSOIRES ET DES STATIONS.	ONDULÉS de 17 à 22 kil.	PARALLÈLES de 25 à 27 kil.	A DOUBLE BOURRELE de 34 kilogr.
Bruxelles à Malines.....	1833 1838 1841	20 " 3	" 20 "	45,901	22,649	46,700	70,500	19,900
Malines à Anvers.....	1836 1838 1840	24 " 3	" 24 "	54,503	6,762	81,700	18,900	21,900
Malines à Louvain.....	1837 1839 1841	24 " 12	" 10 "	48,573	4,456	29,500	29,500	47,500
Louvain à Tirlemont.....	1837 1839 1841	19 " 11	" 8 "	58,687	2,059	23,000	26,800	52,100
Tirlemont à Waremme.....	1838 1839 1841	26 " 13	" 13 "	52,013	3,738	21,400	43,500	46,800
Waremme à Ans.....	1838 1841	20 "	" 20 "	40,031	3,538	14,500	35,700	57,000
Landen à Saint-Trond.....	1839	10	"	10,751	1,767	24,900	100	"
Saint-Trond à Hasselt.....	1847	17	"	17,158	1,531	"	37,000	"
Ans à la Meuse.....	1842	6	6	11,548	7,680	14,500	24,200	"
Liège à la frontière.....	1842 1843	4 53	" 39	77,147	9,997	19,700	72,600	81,900
Malines à Gand.....	1837 1839 1841	56 " 23	" 33 "	111,119	6,824	145,900	56,100	33,900
Gand à Ostende.....	1838 1846 1849	67 " 13	" 6 "	85,916	8,259	144,100	5,900	38,500
Gand à Courtray.....	1839	43	"	43,714	5,537	3,700	91,500	5,000
Courtray à Tournay.....	1842 1847 1848	54 " 12	" 5 "	49,712	4,439	25,600	71,800	12,900
Tournay à Jurbise.....	1847 1848	15 53	" "	48,188	6,503	"	109,000	"
Bruxelles à Tubise.....	1840 1844 1846	20 " 15	" 5 "	39,625	10,154	7,500	56,900	53,100
Tubise à Soignies.....	1841 1846	17 "	" 17 "	53,535	6,163	1,000	39,500	18,500
Soignies à Mons.....	1841 1846 1847	24 " 11	" 15 "	48,196	2,518	200	40,000	61,200
Mons à Quiévrain.....	1842 1846 1847	20 " 16	" 4 "	40,009	7,710	100	54,100	41,200
Braine à Namur.....	1842 1843 1846 1847 1849	14 63 " 19 21	" " 6 "	124,686	8,957	"	175,500	91,800
		621	598	1,020,794	150,726	399,600	1,078,400	625,000
		1,019		1,151,520		2,503,000		

renouvellements de rails effectués au 1^{er} janvier 1850.

RAILS OTÉS DES VOIES. ET MIS HORS DE SERVICE.										Observations.
RAILS ONDULÉS.			RAILS PARALLÈLES.			RAILS A DOUBLE BOURRELET.			TOTAL GÉNÉRAL.	
1840 à 1849	1849	TOTAL.	1840 à 1849	1849	TOTAL.	1848	1849	TOTAL.		
13,924	3,164	47,088	2,860	2,489	5,319	•	121	121	52,328	MM. courr. Au 1 ^{er} janvier 1849, il restait en approvi- sionnement en rails neufs pour l'entretien 17,203.26
11,934	139	32,073	96	1	97	•	186	186	32,336	Il a été fourni en rails neufs pend ^t l'an- née 1849 3,451.80
7,191	1,179	58,370	548	•	548	•	•	•	58,918	Les rails provenant du remaniage pendant la même année ont été de 32,854.50
4,711	1,021	22,732	5,593	•	5,593	•	66	66	28,591	Ensemble . . 53,509.56
4,025	1,567	33,590	3,493	•	3,493	•	15	15	39,100	Les remplacements effectués pendant l'an- née 1849 ont exigé l'em- ploi d'une quantité de rails neufs équivalant à 113,786.19
3,649	876	34,523	591	•	591	•	184	184	35,500	Il y a donc eu insuf- fisance d'une quantité de 60,376.63
3,671	•	3,071	•	•	•	•	•	•	3,071	qui ont été empruntés aux dépôts affectés à la construction de voies nouvelles et qui seront restitués lorsque les diverses fournitures adjugées pour l'entree- tien en 1849 seront complétées.
•	•	•	•	23	23	•	•	•	23	
5,439	84	3,843	133	123	276	•	•	•	5,819	
14,767	47,632	62,599	4,404	•	4,404	•	•	•	66,803	Nota. La différence que l'on remarque en- tre le chiffre des rails neufs employés, qui est de 113,786.19
70,133	4,180	74,313	1,204	•	1,204	•	•	•	75,517	et le montant des rails renseignés dans les 11 ^e , 14 ^e et 17 ^e colon- nes, soit ensemble. . 83,181.45
15,746	124	15,870	•	203	203	71	16	87	16,162	
•	31	31	4,714	2,003	6,719	•	•	•	6,750	résulte de ce qu'on a trouvé parmi les rails ôtés des voies . . . 30,604.74
•	•	•	911	•	911	76	10	86	997	qui étaient suscep- tibles de réemploi et ne pouvaient dès lors figurer dans le nom- bre de ceux mis hors de service pour être remaniés.
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
•	483	483	2,932	10,332	13,284	•	•	•	13,767	
•	47	47	5,008	663	5,673	•	•	•	3,720	
•	28	28	14,494	684	15,178	•	4	4	15,210	
•	73	73	2,006	541	2,547	•	5	5	2,623	
•	•	•	13,363	4,890	18,433	•	18	18	18,473	
9,608	60,628	370,236	60,594	21,928	82,522	147	623	772	435,530	
570,237			82,522			772			435,530	5

N° VI. — État de la fabrication du coke,

EMPLACEMENT DES FOURS.	MONTANT DES SALAIRES D'OUVRIERS EMPLOYÉS.			NOMBRE de MÂTRES CUBES de CHARBONS EMPLOYÉS.	VALEUR DES CHARBONS EMPLOYÉS.		NOMBRE D'HECTOLITRES DE CHARBONS.			PRIX DE VENTE D'UN HECTOLITRE DE CHARBON.	
	A LA FABRICATION du COKE.	AU CHARGEMENT DU COKE et des CHARBONS.	TOTAL.		Y compris les frais de trans- port depuis le charbonnage jusque sur le carreau des fours.	Non compris les frais de trans- port depuis le charbonnage jusque sur le carreau des fours.	DÉLIVRÉS aux ATELIERS.	EMPLOYÉS à la FABRICATION du COKE.	TOTAL.	Y compris les frais de trans- port depuis le charbonnage jusque sur le carreau des fours.	Non compris les frais de trans- port depuis le charbonnage jusque sur le carreau des fours.
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Mét.	Fr. c.	Fr. c.	(a) Hect.	(a) Hect.	Hect.	Fr. c.	Fr. c.
OSTENDE..	148 80	62 00	210 80	170.000	3,060 00	2,040 00	418	1,680	2,098	1.461	0.974
GAND	965 20	561 20	1,526 40	1,183.076	20,112 29	14,196 91	740	13,440	14,180	1.418	1.000
MALINES..	1,694 40	993 60	2,688 00	2,594.282	37,134 43	(d) 23,244 52	3,233	23,633	28,910	1.284	0.87
ANS.....	1,933 80	1,120 40	3,056 20	2,804.237	32,901 94	32,901 94	1,989	29,470	31,439	1.046	1.00
JEMMAPES.	1,479 10	750 50	2,229 60	2,102.326	25,230 31	25,230 31	1,573	22,620	24,193	1.043	1.00
MANAGE...	307 40	334 00	641 40	833.099	7,304 34	7,304 34	290	9,340	9,630	0.779	0.78
HAL.....	100 00	73 60	173 60	182.000	2,348 00	1,911 00	340	1,783	2,123	1.199	(.88)
Totaux et moyennes.	6,830 70	3,913 30	10,746 00	9,889.220	128,491 53	109,029 02	8,604	103,990	112,594	1.141	0.98

(a) Le poids d'un hectolitre de charbon est d'environ 87 kilogrammes.

(b) Id. coke id. 33 id.

(c) Pour établir le prix de revient du coke, on n'a pas tenu compte de la valeur du petit coke, qui est d'environ 50 centimes par hectolitre.

(d) Les frais de transport ne sont déduits que sur 2,236^m,564, l'administration ayant effectué elle-même le transport de Managei Malines de 308^m,718.

endant les mois de janvier et février 1849.

VALEUR DU CHARBON.				PRODUITS OBTENUS.		PRODUITS NOTÉS PAR HECTOLITRE.		PRIX DE REVIENT D'UN HECTOLITRE DE COKE (c).						PRIX DE REVIENT DU COKE PAR 1,000 KILOG.	
DÉLIVRÉ AUX ATELIERS.		EMPLOYÉ A LA FABRICATION DU COKE.		COKE.	PETIT COKE.	COKE.	PETIT COKE.	CHARBON.		MAIN-D'ŒUVRE.	PRIX TOTAL.		Y compris les frais de trans- port du charbon par canaux depuis les charbonnages jus- qu'à que sur le carreau des fours.	Non compris les frais de trans- port du charbon par canaux depuis les charbonnages jus- qu'à que sur le carreau des fours.	
Y compris les frais de transport.	Non compris les frais de transport.	Y compris les frais de transport.	Non compris les frais de transport.					Y compris les frais de transport.	Non compris les frais de transport.		Y compris les frais de transport.	Non compris les frais de transport.			
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	(b) Hect.	Hect.	Hect.	Hect.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
606 52	404 21	2,454 48	1,636 32	2,833	48	1.680	0.028	0.866	0.578	0.052	0.918	0.630	26 23	18 00	
049 32	740 74	19,033 92	13,433 44	22,450	578 ½	1.670	0.043	0.849	0.599	0.043	0.892	0.642	23 49	18 34	
179 42	2,841 62	32,941 02	22,396 82	41,346 ½	974	1.612	0.058	0.797	0.542	0.041	0.838	0.583	23 94	16 66	
080 49	2,060 49	30,825 62	30,825 62	46,713	863	1.583	0.029	0.660	0.660	0.041	0.701	0.701	20 03	20 03	
642 75	1,642 73	25,592 66	23,592 66	36,254	636	1.603	0.028	0.631	0.631	0.041	0.692	0.692	19 77	19 77	
225 91	225 91	7,275 86	7,275 86	15,162	474	1.623	0.051	0.480	0.480	0.053	0.513	0.513	14 66	14 66	
07 66	308 66	2,140 54	1,604 72	2,812	176	1.575	0.099	0.761	0.571	0.053	0.796	0.606	22 74	17 31	
817 16	8,328 67	118,632 39	100,662 32	167,570 ½	3,746 ½	1.611	0.056	0.706	0.601	0.041	0.749	0.642	21 40	18 34	

N° VII.

Relevé des quantités de coke fournies, en 1849, par marchés directs.

DATES DE L'APPROBATION DES MARCHÉS.	STATIONS DE RECEPTION.	QUANTITÉS DE COKE FOURNIES.	PRIX PAR MILLE KILOGR.	DÉPENSE.	Observations.
9 février 1849.	Charleroy. .	Kilogr. 1,059,555	Fr. 16 00	Fr. 16,952 88	
14 id.	Ans.	86,380	16 25	1,403 68	
14 id.	Manage. . .	127,610	16 00	2,025 76	
9 id.	Ans.	1,000,015	"	16,260 00	
9 id.	Charleroy. .	816,270	16 00	13,060 32	
9 id.	Manage. . .	554,680	16 00	8,874 88	
9 id.	Bruxelles. .	950,830	14 80	14,077 04	
9 id.	Liège. . . .	500,010	16 00	8,000 16	
9 id.	Verviers . .	172,025	16 00	2,752 40	
TOTAUX		5,267,375		83,407 12	

N° VIII.

Relevé, par lot, des quantités de coke fournies en 1849, sur l'adjudication du 8 mars.

N° DES LOTS.	DÉSIGNATION DES STATIONS		QUANTITÉS DE COKE FOURNIES. — Kilogrammes.	PRIX par 1,000 KIL.	DÉPENSE.	Observations.
	D'ALIMENTATION.	DE RÉCEPTION.				
1	Ronheide.....	Liège.....	468,800	15 90	7,453 92	
2	Verviers.....	Id.....	843,419	15 90	13,410 36	
3	Liège.....	Id.....	2,033,966	15 90	52,371 86	
4	Ans.....	Ans.....	1,916,568	16 19	30,994 89	Une redevance de fr. 34-35 a été déduite pour 163,586 kilog. fabriqués dans les fours de l'Etat à Ans.
5	Waremmé.....	Id.....	646,083	16 19	10,460 11	
6	Landen.....	Id.....	124,493	16 34	2,008 11	Une redevance de fr. 26-14 a été déduite pour 124,493 kilog. fabriqués dans les fours de l'Etat à Ans.
7	St-Trond.....	Id.....	374,690	16 19	6,066 25	
8	Hasselt.....	Id.....	222,600	16 19	3,603 90	
9	Tirlemont.....	Id.....	1,949,860	16 34	51,431 24	Une redevance de fr. 409-47 a été déduite pour 1,949,860 kilog. fabriqués dans les fours de l'Etat à Ans.
10	Louvain.....	Liège.....	1,226,700	15 90	19,504 53	
11	Anvers.....	Malines....	1,625,643	20 75	53,752 13	
12	Malines.....	Id.....	3,798,030	20 75	78,809 54	Une redevance de fr. 4,500 a été déduite pour location de 9 fours de l'Etat à Malines.
13	Braine.....	Manège....	1,839,539	13 75	25,568 66	
14	Namur.....	Charleroy..	910,733	14 80	13,203 66	
15	Charleroy.....	Id.....	1,806,757	15 00	22,601 06	
16	Bruxelles (Midi)	Hal.....	1,918,439	17 60	33,764 88	Une redevance de fr. 2,000 a été déduite pour location des fours de l'Etat à Hal.
17	Id. (Nord)	Bruxelles..	1,061,060	13 00	13,915 90	
18	Manège.....	Manège....	1,131,860	13 75	15,562 23	Une redevance de fr. 2,000 a été déduite pour location des fours de l'Etat à Manège.
19	Jurbise.....	Id.....	657,260	13 75	9,057 33	
20	Quiévrain.....	Boussu....	1,224,830	17 30	21,189 90	
21	Mons.....	Jemmapes..	204,140	17 49	3,426 52	Une redevance de fr. 143-89 a été déduite pour location des fours de l'Etat à Jemmapes.
22	Tournay.....	Id.....	905,730	17 49	15,199 64	Id. de fr. 641-58 id., id.
23	Courtray.....	Id.....	743,230	17 49	12,473 98	Id. de fr. 525-11 id., id.
24	Leuze.....	Id.....	749,203	17 49	12,564 83	Id. de fr. 538-77 id., id.
25	Termonde.....	Malines....	206,710	20 75	4,280 23	
26	Gand.....	Gand.....	2,863,000	22 95	65,705 83	Une redevance de fr. 3,500 a été déduite pour location de 7 fours de l'Etat à Gand.
27	Aelstre.....	Id.....	184,063	22 95	4,224 29	
28	Deynze.....	Id.....	138,880	22 95	3,187 30	
29	Bruges.....	Id.....	207,165	22 95	4,754 44	
30	Ostende.....	Id.....	1,037,890	22 95	23,819 58	
TOTALS.....			32,743,533		576,538 12	

N° IX. — *Tableau statistique de la*

TRIMESTRES.	NOMBRE TOTAL		NOMBRE D'HEURES DE stationnement	NOMBRE DE LOCOMOTIVES ALLUMÉES.	CONSUMATION TOTALE DE COKE.	RÉPARTITION DU COKE CONSOMMÉ			
	DE LIEUX PARCOURUS.	DE VOITURES CHARGÉES TRANSPORTÉES A UNE LIEUE.				POUR LE PARCOURS.	POUR LE STATIONNEMENT	POUR L'ALLUMAGE DES MACHINES.	POUR LE SERVICE.
1 ^{er} TRIMESTRE.	179,876	1,829,255	58,652	7,497	9,878,925	7,852,745	845,805	1,049,580	130,795
2 ^e TRIMESTRE.	196,139	2,096,745	61,096	7,391	9,242,435	7,115,740	884,585	1,034,740	207,570
3 ^e TRIMESTRE.	226,262	2,465,811	66,877	8,155	11,012,960	8,475,660	930,660	1,141,700	464,940
4 ^e TRIMESTRE.	217,512	2,279,255	65,012	8,529	12,495,700	9,815,140	890,835	1,166,060	623,665
Totaux et moyennes	819,889	8,671,064	251,657	31,572	42,630,020	33,259,285	3,551,685	4,392,080	1,426,970

consommation du coke, pendant l'année 1849.

CONSOMMATION TOTALE		COKE CONSOMMÉ EN MOYENNE PAR LIEUE DE CINQ KILOMÈTRES PARCOURUE.					RAPPORT DE LA CONSOMMATION POUR LE STATIONNEMENT, L'ALLUMAGE ET LE SERVICE AVEC LA CONSOMMATION TOTALE.	Observations.
PAR LIEUE PARCOURUE.	PAR VOITURE CHARGÉE TRANSPORTÉE A UNE LIEUE.	POUR LE PARCOURS.	POUR LE STATIONNEMENT.	POUR L'ALLUMAGE DES MACHINES.	POUR LE SERVICE.	ENSEMBLE pour le STATIONNEMENT, L'ALLUMAGE ET LE SERVICE.		
						Pour cent.		
54.92	5.40	43.66	4.71	5.83	0.72	11.26	20.51	
47.12	4.41	36.28	4.51	5.27	1.06	10.84	23.01	
48.67	4.47	37.46	4.11	5.05	2.05	11.21	15.04	
57.50	5.48	43.17	4.09	5.57	2.87	12.53	21.45	
52.01	4.92	40.58	4.53	5.56	1.74	11.45	21.98	

N° X.

*Relevé des primes payées pour économies dans la consommation du coke
et pour régularité de marche des convois, pendant l'année 1849.*

DÉSIGNATION.	PRIMES PAYÉES POUR ÉCONOMIES DE COKE AUX CHEFS D'ATELIERS ET MACHINISTES.	PRIMES PAYÉES POUR RÉGULARITÉ DE MARCHÉ DES CONVOIS		TOTAUX.	Observations.
		AUX CHEFS D'ATELIERS ET MACHINISTES.	AUX CHEFS-GARDES ET GARDES		
1 ^{er} trimestre. .	3,828 81	3,770 58	2,123 11	9,722 50	
2 ^e id. . . .	7,196 18	3,027 28	2,442 52	12,665 98	
3 ^e id. . . .	4,779 89	3,163 86	2,475 20	10,418 95	
4 ^e id. . . .	2,384 36	2,652 18	2,116 42	7,122 96	
		12,613 90	9,157 25		
	18,189 24	21,771 15		39,960 39	

N° XI.

*Estimation des objets en approvisionnement au magasin central de Malines
au commencement et à la fin de l'année 1849.*

DÉSIGNATION DES OBJETS.	AU 1 ^{er} JANVIER 1849.		AU 1 ^{er} JANVIER 1850.	
	OBJETS		OBJETS	
	Destinés à l'exploitation et payés sur les fonds du budget.	Payés sur le fonds spécial.	Destinés à l'exploitation et payés sur les fonds du budget.	Payés sur le fonds spécial.
1 ^{re} catégorie. Matériel fixe.....	"	143,748 92	"	124,383 63
2 ^e id. Outils.....	95,434 51	"	83,470 36	"
3 ^e id. Ustensiles.....	55,838 48	"	60,797 80	"
4 ^e id. Engins d'incendie.....	8,266 43	"	8,060 10	"
5 ^e id. Mobilier.....	6,289 20	"	11,210 90	"
6 ^e id. Objets de consommation....	81,517 63	"	115,686 94	"
7 ^e id. Couleurs et drogueries.....	13,620 66	12,170 13	24,428 21	10,280 73
8 ^e id. Cuirs et peaux.....	8,660 43	"	15,926 00	"
9 ^e id. Étoffes, merceries et passementeries.	87,601 47	108,533 92	68,234 82	94,360 28
10 ^e id. Métaux.....	203,143 93	40,768 38	204,953 76	33,717 67
11 ^e id. Clous, vis, serrures et quincailleries.	41,082 28	"	64,950 91	"
12 ^e id. Bois divers.....	68,106 63	20,982 64	134,609 85	24,836 88
13 ^e id. Pièces de rechange pour machine.	285,436 67	"	341,614 13	"
14 ^e id. Pièces de rechange pour voitures.	80,393 93	157,051 23	79,247 70	139,971 33
15 ^e id. Objets pour fours à coke....	3,748 50	"	8,017 80	"
16 ^e id. Objets pour la route.....	58,952 60	57,787 20	52,434 89	58,316 80
TOTAUX.....fr.	1,098,115 53	541,044 66	1,233,646 37	483,889 38
Totaux généraux.....	1,639,160 19		1,741,533 75	

N° XII.

Modifications apportées au classement des marchandises pendant l'année 1849.

**Marchandises admises au transport aux prix et conditions
du tarif n° 3.**

- 1° Les os destinés à servir d'engrais.
 - 2° Le ciment.
 - 3° Les rails, coussinets, clavettes et coins en bois de chêne.
 - 4° Les tuiles et carreaux en terre cuite.
 - 5° La céruse et le blanc de zinc.
 - 6° Les bois de noyer préparés pour crosses de fusil.
 - 7° Les graines de lin, de colza, graines grasses en général et semences de fourrages.
 - 8° Les perches en sapin.
-

N° XIII.

CHEMIN DE FER BELGE-RHÉMAN.

Convention réglant les relations de service entre l'administration des chemins de fer de l'État, en Belgique, et l'administration du chemin de fer rhénan.

Entre les soussignés,

d'une part :

MM. CATEAUX-WATTEL ,

COSTANTINI,

KREGLINGER ,

MASUI, directeur de l'administration de l'exploitation des chemins de fer belges ;

LEJEUNE, inspecteur général au Ministère des Finances ;

GROSFILS, chef de division au Ministère des Travaux Publics ;

A. DANDELIN, ingénieur au corps des ponts et chaussées ;

Délégués de M. le Ministre des Travaux Publics de Belgique, et

d'autre part :

MM. MEVISSSEN, président de la direction ;

VON GEYR, vice-président de la même direction ;

A. OPPENHEIM et RICHARDSON, directeurs ;

STREBEL, directeur de l'exploitation ;

HAUCHECORNE, agent général ;

Représentant la Société du chemin de fer rhénan ;

Il a été convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}. L'administration de la compagnie rhénane fournira tout le matériel nécessaire au transport des voyageurs, équipages, chevaux et bestiaux, entre la station de Verviers et la frontière. Néanmoins, la traction des convois se fera par les locomotives belges jusqu'à la station de Ronheide.

Le transbordement des voyageurs et bagages aura lieu à Verviers.

ART. 2. Les waggons de toute espèce des deux administrations seront admis à circuler, sans transbordement, jusqu'à destination, sur les chemins de fer en relation, pour toute charge complète. Il en sera de même pour les waggons à bagages, quelle que soit leur charge.

ART. 3. Sauf l'exception stipulée à l'art. 1^{er}, les locomotives et voitures à voyageurs d'une administration ne pourront circuler sur les lignes de l'autre, sans une autorisation spéciale.

ART. 4. Il sera tenu compte, de part et d'autre, de la circulation du matériel ; ce compte aura pour base les prix suivants, toute fraction de kilomètre comptant pour un kilomètre :

1° Pour le parcours d'une locomotive allumée, soit à charge, soit à vide, par kilomètre	fr. 1 20
2° Pour le parcours d'une voiture à voyageurs à 4 roues, à charge ou à vide, par kilomètre	» 05
3° Pour le parcours de toute autre voiture à 4 roues, à charge ou à vide, par kilomètre	» 03

Indépendamment du prix de parcours ci-dessus, il sera payé une indemnité de vingt centimes par heure de retard, pour toute voiture qui ne serait pas rentrée dans un délai fixé à raison d'une heure par lieue de 5 kilomètres de distance, plus 60 heures pour le temps du déchargement, les heures de nuit comptant comme les heures de jour. Seulement les dimanches et jours fériés, pendant lesquels il ne se fera pas d'expédition en douane, ne compteront pas.

Toute fraction de lieue comptera pour une lieue, et toute fraction d'heure comptera pour une heure.

ART. 5. Les prix stipulés pour la circulation du matériel devant être considérés comme des prix de réciprocité, les deux administrations s'efforceront de prendre toutes les mesures nécessaires pour que les comptes se balancent autant que possible à la fin de chaque exercice.

Il est convenu que toutes les fois qu'il se trouvera des waggons disponibles de la compagnie rhénane, à Anvers, ils seront chargés de préférence pour les expéditions à faire vers l'Allemagne.

ART. 6. Les grandes réparations du matériel s'effectueront par les soins de l'administration à laquelle il appartient.

Les petites réparations urgentes auront lieu par les soins de l'administration sur le territoire de laquelle le matériel se trouve.

Toutes les dépenses qui seront faites de ce chef par l'une des parties contractantes, soit pour réparations, soit pour fournitures quelconques, devront être justifiées par pièces comptables certifiées par les chefs de service compétents et soldées réciproquement par trimestre.

ART. 7. Toute voiture ou locomotive destinée à franchir la frontière doit porter un numéro d'ordre, ainsi que l'indication de l'administration à laquelle elle appartient.

Déclaration doit au préalable être faite, à la douane des deux pays, de l'emploi de ce matériel à un service international.

Chaque administration assume la responsabilité des contraventions en matière de douane ; résultant de l'insuffisance de l'arrimage et du bâchage.

ART. 8. En cas d'accident, les conséquences en seront supportées comme suit :

a. Par l'administration du chemin de fer sur lequel l'accident aura eu lieu, s'il

résulte de la construction ou de l'entretien de la route ou s'il doit être attribué au personnel de la route et des stations ;

b. Par l'administration à laquelle appartient le matériel, s'il est constaté que la cause de l'accident provient du matériel ;

c. A frais communs, lorsqu'il y aura doute sur les causes de l'accident.

ART. 9. Les transports internationaux seront effectués aux prix et conditions du livret réglementaire annexé à cette convention.

ART. 10. L'échange des feuilles de route et la remise des expéditions qu'elles concernent se feront entre les agents des deux administrations, sous la surveillance et la responsabilité de l'employé supérieur de la station de Verviers.

ART. 11. L'acceptation des feuilles de route et des documents qui les accompagnent forme preuve de la remise, en bon état et en temps utile, des expéditions qui en font l'objet.

ART. 12. Tout dommage entraînant paiement d'indemnité aux intéressés, du chef de retard, d'entraves, de perte ou d'avaries occasionnés aux expéditions, sera supporté par l'administration sur le territoire de laquelle le fait aura eu lieu.

ART. 13. Il sera établi, pour le transport des voyageurs, marchandises, finances, équipages, chevaux, bestiaux et chiens, un tarif commun résultant de l'application, à tous les parcours mixtes, des bases posées dans le livret réglementaire ci-annexé.

Ce tarif indiquera le prix total du transport et les parts afférentes à chaque administration.

ART. 14. Les deux administrations s'efforceront de régler le service des convois de manière à les mettre, autant que possible, en parfaite coïncidence.

A cet effet, elles se communiqueront, en temps utile, les projets d'organisation de ce service pour chaque période, ainsi que les changements partiels qu'elles apporteraient sur leur parcours respectif.

ART. 15. Un règlement particulier déterminera le mode à suivre pour l'exécution de la présente convention, et l'établissement des décomptes qui devront être arrêtés et liquidés mensuellement.

Les prix des tarifs étant calculés à raison de fr. 3-75 pour un thaler effectif, le solde revenant à l'État belge lui sera payé, à son choix, soit en thalers effectifs au taux susdit de fr. 3-75, soit en monnaie ayant cours légal en Belgique, au cours du jour.

Dans ce dernier cas, il sera tenu un compte particulier, par la Compagnie rhénane, de la différence au change.

ART. 16. La station d'Herbesthal sera entretenue et exploitée en commun par les deux administrations. Les frais résultant de ce chef seront supportés également par la Société rhénane et l'État belge.

Il sera payé par l'État belge, à la Société rhénane, une somme annuelle dont le chiffre sera calculé de commun accord entre les deux administrations, à raison de 2 1/2 p. % du capital d'exécution de la station d'Herbesthal, le viaduc frontière excepté.

ART. 17. L'administration belge payera annuellement à l'administration du chemin de fer rhénan, pour sa quote-part dans les frais du personnel des gardes

desservant les convois sur la section internationale, trois vingtièmes du montant de cette dépense pour la ligne totale de Verviers à Cologne.

ART. 18. Le personnel belge résidant et fonctionnant sur le territoire prussien, de même que le personnel rhénan sur le territoire belge, se conformera aux lois du pays et se soumettra aux instructions et ordres de service existant ou qui seraient prescrits à l'avenir.

Ce personnel devra être agréé par l'administration auprès de laquelle il opère, et fonctionnera sous la responsabilité de cette administration.

Tout ordre concernant le service international devra être arrêté de commun accord par les deux directeurs chargés de l'exploitation.

En cas de contravention ou d'insubordination de la part des employés précités, ils pourront être punis par l'administration sur le territoire de laquelle ils font leur service, sans préjudice aux poursuites judiciaires à exercer contre eux, si, par leur conduite ou leurs actions, ils avaient occasionné quelque accident.

ART. 19. La présente convention recevra son exécution le 1^{er} juillet prochain. A dater de cette époque, les conventions antérieures seront abrogées de plein droit.

ART. 20. La présente convention pourra être résiliée à l'expiration de chaque année, moyennant dénonciation faite six mois d'avance.

ART. 21. Les contractants se réservent, d'une part, l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics, et, d'autre part, du conseil d'administration de la Société rhénane.

Fait en double à Cologne, le 2 juin 1849.

(Suivent les signatures.)

CHEMIN DE FER BELGE-RHÉNAN.

Convention supplémentaire réglant les détails du service international belge-rhénan.

En exécution de l'art. 15 de la convention du 2 juin 1849, il a été convenu ce qui suit, entre les soussignés, délégués des deux administrations :

ART. 1^{er}. Les tableaux ci-annexés, dressés conformément aux stipulations des art. 7, 9, 21, 22, 28, 29, 30, 40, 41 et 45 du livret réglementaire international du 2 juin 1849, donnent, pour chaque nature de transport, les prix à percevoir sur chaque territoire.

Ces tableaux serviront à effectuer le partage des recettes entre les deux administrations et à la formation du tarif international dont il est fait mention à l'art. 13 de la convention susmentionnée du 2 juin courant.

ART. 2. Dans le but de ne pas majorer les prix du tarif actuel, il sera toutefois fait une exception pour les transports de marchandises à petite vitesse, entre les stations belges de Verviers et Dolhain et vers la station rhénane d'Aix-la-Chapelle et *vice versa*

Les prix de transport entre ces stations seront réglés comme suit :

Pour les marchandises de la 1^{re} section expédiées d'Aix-la-Chapelle sur Verviers, à raison de 40 centimes par 100 kilogrammes, déchargement en Belgique compris, dont 20 centimes pour l'administration belge et 20 centimes pour l'administration rhénane ;

Pour les marchandises de la 2^e section expédiées de Verviers sur Aix-la-Chapelle et *vice versa*, à raison de 27 centimes par 100 kilogrammes, chargement ou déchargement en Belgique compris, dont 13 centimes pour l'administration belge et 14 centimes pour l'administration rhénane ;

Pour les marchandises de la 2^e section expédiées de Dolhain sur Aix-la-Chapelle, également 27 centimes par 100 kilogrammes, chargement en Belgique compris, dont 10 centimes pour l'administration belge et 17 centimes pour l'administration rhénane.

ART. 3. Les instructions qui règlent actuellement le mode de comptabilité des recettes internationales sont maintenues.

La liquidation des sommes dues aux parties contractantes aura lieu mensuellement après réception d'un décompte général comprenant le crédit de chaque administration, tant pour les dépenses que pour les recettes.

ART. 4. Les chefs-gardes rhénans dresseront, chaque jour, un rapport sur la marche des convois entre Verviers et Aix-la-Chapelle.

Ils remettront ce rapport, pour visa et transmission à la direction belge, au chef

de la station de Verviers, sous les ordres duquel ils se trouveront immédiatement placés, eux et leurs gardes, pendant leur séjour à Verviers.

ART. 5. Les délégués des deux administrations, chefs du bureau mixte d'Aix-la-Chapelle, se doivent aide et assistance.

Ils ont le même pouvoir dans l'exercice de leurs fonctions,

En cas de contestation sur l'interprétation ou l'application des tarifs ou règlements, l'opinion prépondérante sera celle du délégué belge, s'il s'agit d'expéditions effectuées de la Belgique vers la Prusse, et celle du délégué rhénan, au contraire, s'il s'agit d'expéditions effectuées de la Prusse vers la Belgique.

Les rectifications seront, le cas échéant, opérées en conséquence.

Les délégués précités auront soin de formuler immédiatement les cas douteux ou contestés, dans une note qui mentionnera l'opinion de chacun d'eux ; cette note sera transmise, sans aucun retard, au directeur de l'administration rhénane qui la communiquera au directeur de l'administration belge, avec son avis sur la décision à prendre.

Les écritures concernant les marchandises expédiées de la Belgique vers l'Allemagne seront tenues par les soins des délégués belges ; celles concernant les marchandises de la Prusse vers la Belgique, par les soins des délégués rhénans.

Les registres contenant lesdites inscriptions, devant faire foi pour la justification des décomptes, ne pourront plus subir de changement après avoir été vérifiés et clôturés.

Ils resteront déposés au bureau mixte d'Aix-la-Chapelle.

ART. 6. Le bureau mixte d'Aix-la-Chapelle est spécialement appelé à vérifier si le matériel affecté aux transports internationaux (waggon, bâches, cordes, etc.) est conforme aux prescriptions de la douane et notamment à celles reprises dans le procès-verbal réglementaire du 19 novembre 1843.

Il déclarera au bureau principal de la douane d'Aix-la-Chapelle tous les waggon anciens et nouveaux pour lesquels cette formalité n'aurait pas encore été remplie.

Il tiendra un registre de contrôle pour lesdites déclarations.

ART. 7. Un relevé de la circulation du matériel sera tenu et parafé journellement par les préposés des deux administrations, à la station d'Herbesthal. Ce relevé sera envoyé par le premier convoi du lendemain au bureau mixte d'Aix-la-Chapelle, pour vérification et inscription au registre spécial du mouvement.

Ce registre sera arrêté et certifié tous les mois par les délégués belge et rhénan.

Les décomptes mensuels seront dressés en double expédition et certifiés par les délégués précités.

Les deux administrations pourront prendre des mesures pour contrôler l'emploi utile de leur matériel sur le territoire voisin.

ART. 8. Les bâches belges employées pour les expéditions en Prusse seront journellement renvoyées en Belgique et, autant que possible, par le premier convoi de voyageurs.

Le nombre des bâches, tant belges que rhénanes, sera renseigné sur les feuilles de route dans une colonne qui sera ajoutée à cet effet.

Les frais d'achat et de réparation des cordes de plombage seront supportés par

les deux administrations dans la proportion de $\frac{2}{3}$ pour l'administration belge, et $\frac{1}{3}$ pour l'administration rhénane.

L'administration belge fournira toutes les cordes neuves et portera au débit de l'administration rhénane $\frac{1}{3}$ de la dépense.

Par contre, l'administration rhénane déboursa les dépenses pour réparations et en portera $\frac{2}{3}$ à son crédit.

ART. 10. Les waggons belges, qui exigeraient de grandes réparations après leur déchargement dans les stations rhénanes, seront renvoyés à Malines par l'intermédiaire du délégué de l'administration belge.

Il en sera de même des bâches.

Quant au matériel rhénan qui se trouverait dans le même cas en Belgique, il sera renvoyé à Aix-la-Chapelle par les soins des chefs de station.

ART. 11. Les convois en coïncidence à Verviers n'attendront pas plus de quinze minutes après l'heure fixée pour le départ, à moins que le convoi en retard ne soit en vue de la station.

ART. 12. Aucun convoi spécial ou extraordinaire d'une administration ne pourra être dirigé vers la frontière pour continuer son trajet sur le territoire de l'autre administration, si cette dernière n'en a point reçu avis au moins 48 heures d'avance.

Autant que possible, ces convois ne seront organisés qu'après réception de la réponse à l'avis précité.

ART. 13. Les accidents qui surviendraient aux convois internationaux seront constatés par le chef de la station la plus rapprochée, lequel sera tenu d'adresser, sans délai, aux deux administrations, une expédition de son rapport au chef de service.

ART. 14. L'administration belge prendra les mesures nécessaires pour que les agents rhénans, fonctionnant en Belgique, reçoivent communication des instructions auxquels ils auront à se conformer.

L'administration rhénane agira de même à l'égard des agents belges fonctionnant en Prusse.

Le personnel actuellement attaché au service international se trouve de fait agréé par les deux administrations.

Toutefois le chef de la station d'Herbesthal sera tenu de fournir un cautionnement pour garantie de sa gestion belge.

A l'avenir ces agents devront être agréés individuellement, par correspondance, entre les directeurs des deux administrations.

Les punitions ne seront infligées qu'après une enquête minutieuse faite par le chef de service.

Avis pour exécution en sera donné, dans le plus bref délai, au directeur de l'administration à laquelle appartient l'agent trouvé en défaut.

Si la punition comporte une retenue de traitement, le montant en sera transmis par le directeur de l'agent puni.

ART. 15. L'administration belge désignera, dans l'enceinte de la station de Verviers, un local où les gardes rhénans pourront attendre le départ des convois qu'ils doivent accompagner.

Des locaux spéciaux seront également réservés aux délégués des deux administrations à Aix-la-Chapelle et à Verviers.

Ces locaux seront convenablement meublés, chauffés et éclairés aux frais de l'administration qui est tenue de les fournir.

ART. 16. Les convois internationaux de marchandises devront toujours être composés de manière à ce que les waggons pour une même destination se trouvent réunis et placés selon la position géographique des stations.

Ainsi, pour les convois venant de la Belgique, les waggons en destination d'Herbesthal seront à la tête du convoi ; puis viendront les waggons pour Aix-la-Chapelle, enfin ceux pour les stations intermédiaires et pour Cologne.

L'administration rhénane agira de la même manière pour la composition des convois expédiés de la Prusse vers la Belgique.

Le chef de la station de Verviers sera spécialement chargé de recomposer les convois qui ne seraient point formés dans l'ordre sus-indiqué.

Fait en double expédition, à Bruxelles, le 20 juin 1849, sous réserve d'approbation.

MASUI.

A. DANDELIN.

HAUCHECORNE.

STREBEL.

N° XIV.

CHEMIN DE FER FRANCO-BELGE.

Convention réglant les relations de service entre l'administration des chemins de fer de l'État, en Belgique, et l'administration du chemin de fer du Nord, en France.

Entre les soussignés,

D'une part :

MM. MASUI, *directeur de l'administration des chemins de fer de Belgique ;*
LEJEUNE, *inspecteur général au Ministère des Finances ;*
A. DANDELIN, *ingénieur des ponts et chaussées ;*
HAUCHECORNE, *agent général ;*
CATEAUX-WATTEL, *membre de la chambre de commerce d'Anvers ;*
BRUNEAU, *directeur des chemins de fer de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt ;*

Délégués de M. le Ministre des Travaux Publics de Belgique, et,

D'autre part :

MM. DELEBECQUE, *vice-président du chemin de fer du Nord ;*
E. PERRIERE, *administrateur dudit chemin ;*

Représentants de la compagnie du chemin de fer du Nord ;

Il a été convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}. L'administration française payera à l'administration belge, pour le service des stations de Monscron et de Quiévrain et pour le parcours de la voie belge :

Sur la ligne de Lille à Monscron, 2 francs par convoi ;

Sur celle de Valenciennes à Quiévrain, 1 franc par convoi.

ART. 2. Les voitures de toute espèce des deux administrations seront admises à circuler sur les chemins de fer en relation.

Néanmoins le matériel belge à tampons étroits ne pourra généralement pas dépasser les stations de Lille et de Valenciennes.

Les voitures françaises, de 1^{re} et de 2^e classe, feront le trajet entier de Paris à Bruxelles et retour, de manière à éviter tout déplacement aux voyageurs munis de coupons pour ledit trajet.

La même facilité pourra être accordée pour les relations entre Calais ou Lille et Bruxelles, par Tournai et par Gand.

ART. 3. Les locomotives de l'une administration ne pourront circuler sur les lignes de l'autre, sans une autorisation spéciale.

ART. 4. Il sera tenu compte, de part et d'autre, de la circulation du matériel ; ce compte aura pour base les prix suivants, toute fraction de kilomètre comptant pour un kilomètre :

1° Pour le parcours d'une locomotive allumée, soit à charge, soit à vide, par kilomètre	fr. 1 20
2° Pour le parcours d'une voiture à voyageurs, à 4 roues, à charge ou à vide, par kilomètre	0 05
3° Pour le parcours de toute autre voiture à charge ou à vide, par kilomètre	0 03

Les prix stipulés pour la circulation du matériel, devant être considérés comme des prix de réciprocité, les deux administrations s'efforceront de prendre toutes les mesures nécessaires pour que les comptes se balancent, autant que possible, à la fin de chaque exercice.

Indépendamment du prix de parcours ci-dessus, il sera payé une indemnité de vingt centimes par heure de retard, pour toute voiture qui ne serait pas rentrée dans un délai fixé à raison d'une heure par lieue de cinq kilomètres de distance, plus quarante-huit heures pour le temps du déchargement, les heures de nuit comptant comme les heures de jour.

Toute fraction de lieue comptera pour une lieue, et toute fraction d'heure comptera pour une heure.

ART. 5. Les grandes réparations du matériel s'effectueront par les soins de l'administration à laquelle il appartient.

Les petites réparations urgentes auront lieu par les soins de l'administration sur le territoire de laquelle le matériel se trouve.

Toutes les dépenses qui seront faites de ce chef par l'une des parties contractantes, soit pour réparations, soit pour fournitures quelconques, devront être justifiées par pièces comptables certifiées par les chefs de service compétents, et soldées réciproquement par trimestre.

ART. 6. En cas d'accident, les conséquences en seront supportées comme suit :

a. Par l'administration du chemin de fer sur lequel l'accident aura eu lieu, s'il résulte de la construction ou de l'entretien de la route, ou s'il doit être attribué au personnel de la route et des stations ;

b. Par l'administration à laquelle appartient le matériel, s'il est constaté que la cause de l'accident provient du matériel ;

c. A frais communs, lorsqu'il y aura doute sur les causes de l'accident.

ART. 7. L'échange des feuilles de route et la remise des expéditions qu'elles concernent se feront entre les agents des deux administrations, sous la surveillance et la responsabilité de l'employé supérieur des stations où les deux chemins de fer se relient.

ART. 8. L'acceptation des feuilles de route et des documents qui les accompagnent forme preuve de la remise, en bon état et en temps utile, des expéditions qui en font l'objet.

ART. 9. Tout dommage entraînant paiement d'indemnité aux intéressés du chef de retard, d'entraves, de perte ou d'avaries, occasionnés aux expéditions, sera supporté par l'administration sur le territoire de laquelle le fait aura eu lieu.

ART. 10. Les transports internationaux seront effectués aux prix et conditions du livret réglementaire annexé à cette convention.

Toutefois les deux administrations pourront prendre, de commun accord, des dispositions exceptionnelles, dans le but d'assurer au chemin de fer des transports considérables et réguliers, au moyen de réductions spéciales de prix.

Dans ce cas, la base des prix réduits serait la même sur les deux territoires, à raison des distances.

ART. 11. Dans le cas où, par mesure générale, l'administration belge élèverait les prix de son tarif intérieur, ces augmentations de prix seront applicables au tarif franco-belge, pour le parcours en Belgique, pourvu que ces prix ne soient pas supérieurs à ceux du tarif pour le parcours français.

ART. 12. Les deux administrations établiront aux bureaux-frontières de Mouscron, de Quilévrain, de Lille et de Valenciennes, des agents chargés de remplir les formalités en douane, indépendamment de ceux qui seraient reconnus nécessaires dans les localités où se trouvent des entrepôts de douane.

Ces formalités s'effectueront, de part et d'autre, sans frais de commission, la marchandise n'ayant à supporter que les déboursés réels et les dépenses résultant desdites formalités.

ART. 13. Les deux administrations s'efforceront de régler le service des convois de manière à les mettre, autant que possible, en parfaite coïncidence.

A cet effet, les projets d'organisation de ce service pour chaque période seront communiqués réciproquement en temps utile, et, au besoin, examinés et discutés en commun.

Il en sera de même des changements partiels qu'elles apporteraient sur leur parcours respectif.

ART. 14. Le règlement actuel de comptabilité pour l'établissement des décomptes est maintenu; ces décomptes devront être arrêtés et liquidés mensuellement en monnaie ayant cours légal.

ART. 15. Le personnel belge fonctionnant et résidant sur le territoire français, de même que le personnel français sur le territoire belge, se conformera aux lois du pays et se soumettra aux instructions et ordres de service existants ou qui seraient prescrits à l'avenir.

Ce personnel devra être agréé par l'administration auprès de laquelle il opère.

Tout ordre concernant le service international devra être arrêté, de commun accord, par les fonctionnaires chargés de l'exploitation.

ART. 16. En cas de contestations, les deux parties acceptent réciproquement la compétence des tribunaux français et belges, d'après les règles de juridiction

tracées par les Codes de commerce et de procédure en vigueur en France et en Belgique.

ART. 17. La présente convention recevra son exécution à partir du 1^{er} octobre prochain.

Elle pourra être dénoncée pour cesser ses effets à l'expiration de chaque exercice, moyennant avis donné six mois à l'avance, c'est-à-dire avant le 1^{er} juillet.

ART. 18. A dater de la mise en vigueur de la présente convention, toutes les dispositions antérieures seront abrogées.

ART. 19. Des délégués des deux administrations se réuniront régulièrement dans la première quinzaine de chaque trimestre, afin de rechercher les moyens d'activer les relations internationales et de régler tous les points relatifs au service.

ART. 20. Les contractants se réservent l'approbation; d'une part, de M. le Ministre des Travaux Publics de Belgique, et d'autre part, du conseil d'administration de la compagnie du Nord.

Fait en double, à Paris, le 12 septembre 1849.

(Suivent les signatures.)

N° XV.

CHEMIN DE FER FRANCO-BELGE-RHÉNAN.

Convention réglant les relations de service entre les administrations des chemins de fer du Nord en France, de l'État en Belgique et Rhénan en Prusse.

Entre les soussignés,

D'une part :

MM. MASUI, *directeur de l'administration des chemins de fer de Belgique ;*
LEJEUNE, *inspecteur général au Ministère des Finances ;*
A. DANDELIN, *ingénieur des ponts et chaussées ;*
CATEAUX-WATTEL, *membre de la chambre de commerce d'Anvers ;*
BRUNEAU, *directeur des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt,*

Délégués de M. le Ministre des Travaux Publics de Belgique ;

D'autre part :

MM. DELEBECQUE, *vice-président du conseil de l'administration du chemin de fer du Nord ;*

E. PEREIRE, *administrateur dudit chemin,*

Représentants de la compagnie du chemin de fer du Nord ;

Et de troisième part :

MM. HAUCHECORNE, *agent général ;*

STREBEL, *directeur de l'exploitation,*

Délégués de l'administration du chemin de fer rhénan ;

Il a été convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}. Les voyageurs se rendant de France en Prusse, et réciproquement, recevront un coupon international valable pour tout le parcours. Toutefois cette mesure ne s'appliquera qu'aux voyageurs dans les voitures de 1^{re} et de 2^e classe et aux stations françaises et rhénanes indiquées au livret réglementaire franco-belge-rhénan joint à la présente convention.

ART. 2. Les bagages et les équipages seront inscrits, de part et d'autre, pour les destinations désignées au livret.

La remise s'en opérera réciproquement aux stations de Bruxelles, de Mouscron

et de Verviers, entre les agents des parties contractantes, qui se donneront mutuellement décharge.

Il est entendu que les bagages passant en transit direct par la Belgique seront dispensés de toute visite en douane avant l'arrivée à destination.

ART. 3. Les animaux ne seront pas admis au transport direct entre la France et la Prusse.

ART. 4. Les finances et objets déclarés à la valeur seront inscrits à Paris, Compiègne, Valenciennes, Lille, Dunkerque et Calais pour Aix-la-Chapelle et Cologne, et réciproquement.

ART. 5. Les marchandises seront admises au transport direct, par grande et par petite vitesse, en destination des stations françaises et rhénanes indiquées au livret réglementaire franco-belge-rhénan. Celles à grande vitesse entrent dans la première catégorie des transports par les trains de voyageurs. Celles transportées par les convois de petite vitesse forment la deuxième catégorie, et sont divisées en deux sections, dont la première comprend les marchandises en général et la seconde les objets classés nominativement à une taxe réduite, suivant le livret réglementaire ci-dessus mentionné.

ART. 6. Les transports internationaux franco-belge-rhénan de grande et petite vitesse seront effectués aux prix et conditions du livret réglementaire annexé à cette convention. Il y sera établi un tarif commun résultant des prix arrêtés par les trois administrations.

Toutefois les trois administrations pourront prendre, de commun accord, des dispositions exceptionnelles, dans le but d'assurer au chemin de fer des transports considérables et réguliers, au moyen de réductions spéciales de prix. Dans ce cas, la base des prix réduits serait la même sur les trois territoires, à raison des distances.

ART. 7. Les transports des marchandises de la deuxième catégorie (petite vitesse) ne seront effectués provisoirement de Paris, Compiègne, Valenciennes et de Calais, Dunkerque, Lille (en France), ainsi que de Cologne et Aix-la-Chapelle (en Prusse), que deux fois par semaine, à jours fixes, suivant un service de départ et d'arrivée à régler, de commun accord, sur les trois parcours.

ART. 8. Dans le cas où les parties contractantes continueraient à faire convoier provisoirement, entre Cologne et Paris, les transports de marchandises de petite vitesse, par des agents spéciaux responsables du transport dans les conditions voulues, ces agents seront agréés et payés par les trois administrations, et les frais continueront à être supportés dans la proportion de 47 p. % pour le chemin de fer du Nord, 39 p. % pour la Belgique, et 14 p. % pour le chemin de fer rhénan.

ART. 9. Les transports à grande vitesse (voyageurs, bagages, équipages, petites marchandises et finances) auront lieu par les trains allant directement de Paris à Cologne et réciproquement, ainsi que par ceux allant directement de Calais et Lille à Cologne et réciproquement, sauf à désigner ces trains spécialement dans les tableaux de départ et avis.

ART. 10. L'échange des feuilles de route et la remise des expéditions qu'elles

concernent se feront entre les agents des deux administrations, sous la surveillance et la responsabilité des employés supérieurs des stations respectives.

L'acceptation des feuilles de route et des documents qui les accompagnent forme preuve de la remise, en bon état et en temps utile, des expéditions qui en font l'objet.

ART. 11. Les trois administrations établiront, aux bureaux-frontières, des agents chargés de remplir les formalités en douane, indépendamment de ceux qui seraient reconnus nécessaires dans les localités où se trouvent des entrepôts de douane.

Ces formalités s'effectueront, de part et d'autre, sans frais de commission, la marchandise n'ayant à supporter que les déboursés réels et les dépenses résultant desdites formalités.

ART. 12. Il sera tenu compte, de part et d'autre, de la circulation du matériel; ce compte aura pour base le prix de 3 centimes par kilomètre, pour le parcours de chaque waggon à 4 roues, à charge ou à vide, sur chaque territoire.

ART. 13. Indépendamment du prix de parcours ci-dessus, il sera payé une indemnité de 20 centimes par heure de retard, pour toute voiture qui ne serait pas rentrée dans un délai fixé à raison d'une heure par lieue de cinq kilomètres de distance, plus 60 heures pour le temps du déchargement, les heures de nuit comptant comme les heures de jour. Seulement les dimanches et jours fériés, pendant lesquels il ne se fera pas d'expédition en douane, ne compteront pas.

Toute fraction de lieue comptera pour une lieue, et toute fraction d'heure pour une heure.

ART. 14. Les grandes réparations du matériel s'effectueront par les soins de l'administration à laquelle il appartient.

Les petites réparations urgentes auront lieu par les soins de l'administration sur le territoire de laquelle le matériel se trouve.

Toutes les dépenses qui seront faites de ce chef par l'une des parties contractantes, soit pour réparations, soit pour fournitures quelconques, devront être justifiées par pièces comptables certifiées par les chefs de service compétents, et soldées réciproquement par trimestre.

ART. 15. En cas d'accident, les conséquences en seront supportées comme suit :

a. Par l'administration du chemin de fer sur lequel l'accident aura eu lieu, s'il résulte de la construction ou de l'entretien de la route, on s'il doit être attribué au personnel de la route et des stations ;

b. Par l'administration à laquelle appartient le matériel, s'il est constaté que la cause de l'accident provient du matériel ;

c. A frais communs, lorsqu'il y aura doute sur les causes de l'accident.

ART. 16. Tout dommage entraînant paiement d'indemnité aux intéressés, du chef de retard, d'entraves, de pertes ou avaries occasionnés aux expéditions, sera supporté par l'administration sur le territoire de laquelle le fait aura eu lieu.

ART. 17. En cas de contestation, les trois parties acceptent réciproquement la compétence des tribunaux français, belges et des provinces rhénanes en Prusse, d'après les règles de juridiction tracées par les Codes de commerce et de

procédure en vigueur en France, en Belgique et dans les provinces rhénanes de la Prusse.

ART. 18. Le règlement particulier déterminant le mode à suivre pour l'exécution du service franco-belge-rhénan et pour l'établissement des décomptes à arrêter et à liquider mensuellement, en considérant les administrations belge et rhénane comme ne formant qu'une vis-à-vis du chemin de fer du Nord, continuera à servir de base d'application, et sera complété par suite de modifications apportées par la présente convention à celle du 28 mars 1847.

ART. 19. La présente convention recevra son exécution à partir du 1^{er} octobre 1849. A dater de cette époque, la convention du 28 mars 1847 sera abrogée.

ART. 20. La présente convention pourra être résiliée à l'expiration de chaque année, moyennant dénonciation faite six mois d'avance par l'une des trois parties contractantes.

ART. 21. Les contractants se réservent, d'une part, l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics de Belgique, d'autre part, du conseil de la compagnie du chemin de fer du Nord, et en troisième lieu, de la direction ainsi que du conseil d'administration de la société du chemin de fer rhénan.

Fait en triple expédition à Paris, le 13 septembre 1849.

(Suivent les signatures.)

N° XVI.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT ET DE L'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE.

Convention réglant les relations de service entre l'Administration des chemins de fer de l'État et celle du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

Entre le Ministre des Travaux Publics d'une part, et GEORGE SHEWARD, administrateur-résident de la Compagnie du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, muni de pouvoirs à cet effet, d'autre part :

Il a été convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}. Les stations de Charleroy et de Marchienne-au-Pont sont considérées comme points extrêmes du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, de telle sorte que tous les transports de ces deux stations vers les stations de la compagnie et *vice versa*, sont considérés comme effectués sur la ligne de la compagnie qui en percevra les recettes à son profit.

ART. 2. Les relations entre le chemin de fer de l'État et celui de la compagnie seront desservies au moyen de deux branches partant de la station de la Sambre et se dirigeant, l'une vers Charleroy et l'autre vers Marchienne.

Les voitures de la compagnie remorquées par ses locomotives seront admises dans les stations de Charleroy et de Marchienne.

Cependant les waggon à marchandises seulement seront admis dans la station de Marchienne.

ART. 3. L'État prend à sa charge l'entretien des voies, excentriques et plates-formes des deux stations.

Il fournira les eaux nécessaires ou grues hydrauliques dans la station de Charleroy, pour l'alimentation des locomotives du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse. Cependant la compagnie pourra renoncer à la fourniture de l'eau d'alimentation par l'État en avertissant l'administration un mois à l'avance.

ART. 4. La compagnie pourra remiser une de ses machines dans la remise aux locomotives de la station de Charleroy. Elle pourra renoncer à cette faculté en prévenant l'administration des chemins de fer de l'État, un mois à l'avance.

De même l'administration des chemins de fer de l'État pourra la faire cesser en avertissant dans le même délai.

ART. 5. La compagnie payera, annuellement, à l'État, une redevance fixée comme suit :

Pour l'usage des terrains et clôtures et pour la construction et l'entretien des voies des deux stations , fr.	9,200
Pour l'eau d'alimentation à fournir par l'État à la station de Charleroy	730
Pour l'usage de la remise aux locomotives à la même station	1,000
En tout fr.	10,930

dix mille neuf cent trente francs.

Dans le cas où la compagnie renoncerait à la fourniture de l'eau par l'État, la redevance annuelle serait diminuée de *sept cent trente francs*.

De même, dès que la compagnie cessera de faire usage de la remise, la redevance annuelle sera diminuée de *mille francs*.

ART. 6. La redevance fixée par l'article précédent ne comprenant rien pour l'usage des bâtiments, eu égard à leur état provisoire, elle sera augmentée, de commun accord, au fur et à mesure que les constructions définitives à élever dans ces deux stations, et destinées à être utilisées pour les deux services, seront établies et livrées à l'exploitation par les soins et aux frais de l'État.

Il en sera de même chaque fois que les besoins des transports exigeront l'exécution de nouveaux travaux de terrassement, voies, pavage, rampes ou autres, et que ces travaux seront utilisés pour les deux services.

ART. 7. Une habitation de garde-excentrique sera mise, par la compagnie concessionnaire, à la disposition de l'administration des chemins de fer de l'État, à chacun des deux points d'intersection des branches de raccordement avec le voie de l'État.

ART. 8. La compagnie établira, à ses frais, un système de télégraphe électrique avec tous ses accessoires, mettant en communication :

1° Les stations de Charleroy et de Marchienne avec celle de la Sambre et réciproquement ;

2° La station de Charleroy avec le poste du garde-excentrique de la branche vers Charleroy et réciproquement ;

3° La station de Marchienne avec le poste du garde-excentrique de la branche vers Marchienne et réciproquement.

Les aubettes nécessaires à cet effet seront construites par la compagnie concessionnaire et à ses frais.

Les cadrans seront établis dans les stations de Charleroy et de Marchienne, aussi près que possible des bâtiments de recettes.

Les projets complets de ces télégraphes seront soumis à l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics, et leur établissement aura lieu sous la surveillance d'un ingénieur du chemin de fer de l'État.

ART. 9. La compagnie établira, en outre, à ses frais, quatre signaux manœuvrés à distance, qui seront placés à deux cents mètres des points de raccordement sur la voie de l'État et sur les deux branches partant de la station de la Sambre.

ART. 10. La compagnie entretiendra :

1° Les habitations de garde-excentrique ;

2° Le télégraphe électrique et ses dépendances ;

3° Les excentriques et voies de raccordement établis aux points de jonction.

Les réparations de ces voies ne pourront avoir lieu qu'en présence d'un agent de l'État, désigné par l'ingénieur du service des routes sur la ligne du Midi.

ART. 11. Un garde-excentrique sera placé à chacun des deux points de raccordement. Ces agents seront au choix et sous les ordres de l'administration des chemins de fer de l'État. Leurs salaires seront payés par la société qui déposera, trimestriellement et par anticipation, la somme de quatre cents francs, nécessaire à cet effet, entre les mains du chef de la station de Charleroy.

ART. 12. Tout convoi venant de la ligne de l'Entre-Sambre-et-Meuse et se rendant soit à Charleroy, soit à Marchienne, s'arrêtera dans la station de la Sambre. Il ne pourra se remettre en marche qu'après que le chef de la station où il se rendra aura fait savoir, sur la demande du chef de station de la Sambre, que la voie de l'État est libre. Il ne pourra, en outre, dépasser le poteau de signal que dans le cas où celui-ci indiquera également que la route est libre.

Les signaux d'arrêt, de ralentissement et autres, seront déterminés par un ordre de service.

ART. 13. L'État se réserve de faire tous les ordres de service et règlements concernant la circulation entre la station de la Sambre et celles de Charleroy et de Marchienne.

Les agents de la compagnie devront s'y conformer, et celle-ci s'engage à donner suite à toute proposition de punition et de renvoi à charge de son personnel pour actes de négligence, imprévoyance ou insubordination commis sur ces parties de routes ou dans les stations de Charleroy et de Marchienne.

ART. 14. L'État se réserve également de faire circuler les convois de la compagnie, soit sur une seule de ces voies, soit sur les deux, selon qu'il le jugera le plus convenable.

ART. 15. La compagnie payera, pour le parcours du chemin de fer de l'État, à partir du point de jonction de chacune des branches de raccordement :

Dans la direction de Charleroy, deux francs vingt-cinq centimes par convoi ;

Dans la direction de Marchienne, un franc cinquante centimes par convoi.

ART. 16. Le service des stations de Marchienne-au-Pont et de Charleroy, en ce qui concerne la recette des voyageurs, bagages et marchandises, ainsi que le chargement et le déchargement, la formation des convois, en un mot, tout le service intérieur des bureaux et de ces stations, sera fait aux frais du Gouvernement et par ses agents. Néanmoins les écritures relatives aux transports de la ligne de la Société seront tenues sur des registres et imprimés spéciaux fournis par celle-ci et réglées et assurées journellement.

L'administration de la Société ou son délégué aura le droit de contrôler les opérations desdites stations, en ce qui touche les intérêts de la compagnie. Ce contrôle se fera autant que possible, de commun accord avec les contrôleurs et vérificateurs du Gouvernement. Pour ce service fait par ce personnel de l'État pour le compte de la compagnie, celle-ci payera à l'État une somme égale à 5 p. % de toutes les recettes effectuées pour son compte dans les stations de Charleroy et de Marchienne.

ART. 17. Les voitures de toute espèce de chaque administration seront admises

à circuler sur les deux chemins de fer en relation ; néanmoins les waggons de la Société ne seront admis à circuler sur le chemin de fer de l'État au delà de Charleroy et de Marchienne, qu'après avoir été agréés par la direction du chemin de fer de l'État, laquelle fera apposer sur les waggons qu'elle aura agréés une marque distinctive avec l'indication du poids *maximum* qu'ils pourront porter et des parties de route qu'ils pourront parcourir.

Les waggons de la compagnie seront, en outre, visités par les agents de l'administration des chemins de fer de l'État à chaque passage d'un convoi dans les stations de Charleroy et de Marchienne.

ART. 18. Les locomotives de l'une administration ne pourront circuler sur les lignes de l'autre, sans une autorisation spéciale.

ART. 19. Il sera tenu compte, de part et d'autre, de la circulation du matériel.

Ce compte aura pour bases les prix suivants :

1° Pour le parcours d'une locomotive allumée, soit à charge, soit à vide, par kilomètre	fr. 1 20
2° Pour le parcours d'une voiture à voyageurs à 4 roues à charge ou vide, par kilomètre	0 05
3° Pour le parcours à charge ou à vide de toutes autres voitures agréées par la direction des chemins de fer de l'État, par kilomètre	0 03

Le prix de trois centimes sera réduit, en ce qui concerne les waggons de la compagnie, au *prorata* du *maximum* de chargement que ces waggons pourront recevoir en conformité de l'art. 17.

Indépendamment des prix de parcours ci-dessus, il sera payé une indemnité de vingt centimes par heure de retard pour toute voiture qui ne sera pas rentrée dans un délai calculé à raison d'une heure par lieue de 5 kilomètres de distance, plus 36 heures pour le temps du déchargement, les heures de nuit comptant comme les heures de jour.

Toute fraction de lieue comptera pour une lieue, et toute fraction d'heure comptera pour une heure.

ART. 20. Les grandes réparations du matériel s'effectueront par les soins de l'administration à laquelle il appartient.

Les petites réparations urgentes auront lieu par les soins de l'administration sur le territoire de laquelle le matériel se trouve, mais les frais seront à charge de l'administration propriétaire du matériel.

Toutes les dépenses qui seront faites de ce dernier chef par l'une des parties contractantes, soit pour réparations, soit pour fournitures quelconques, devront être justifiées par pièces comptables certifiées par les chefs de service compétents, et soldées réciproquement par mois.

ART. 21. Toute voiture ou locomotive destinée à franchir la frontière du royaume doit porter un numéro d'ordre ainsi que l'indication de l'administration à laquelle elle appartient ; déclaration doit, au préalable, être faite à la douane des deux pays de l'emploi de ce matériel au service international.

ART. 22. En cas d'accident, de pertes, avaries ou retards, les conséquences seront supportées comme suit :

a. Par l'administration du chemin de fer sur lequel le fait aura eu lieu, s'il résulte de la construction ou de l'entretien de la voie, ou s'il doit être attribué au personnel de la route ou des stations ;

b. Par l'administration à laquelle appartient le matériel, s'il est constaté que ce fait provient du matériel ;

c. A frais communs et en raison de la distance parcourue sur chaque territoire lorsqu'il y aura doute.

ART. 23. L'échange des feuilles de route et la remise des expéditions qu'elles concernent se feront entre les agents des deux administrations sous la surveillance et la responsabilité de l'employé supérieur des stations de Marchienne et de Charleroy.

ART. 24. L'acceptation des feuilles de route et des documents qui les accompagnent forme preuve de la remise, en temps utile, des expéditions qui en font l'objet.

ART. 25. Les transports de voyageurs, bagages, marchandises, finances, équipages, chevaux, bestiaux et chiens, entre les stations de l'État et les stations de la compagnie, seront effectués aux prix et conditions du livret réglementaire de chaque administration, le tarif mixte se composant du tarif de l'État pour le parcours effectué sur le territoire de celui-ci et du tarif octroyé de la compagnie par la loi de concession, pour le parcours effectué sur les lignes du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse déterminées comme il est dit à l'art 1^{er}.

Néanmoins, en ce qui concerne les marchandises, il ne sera compté que la moitié des frais fixes pour le parcours effectué sur le chemin de fer de l'État.

ART. 26. Les deux administrations s'efforceront de régler le service des convois de voyageurs et de marchandises de manière à les mettre, autant que possible, en parfaite coïncidence.

A cet effet, elles se communiqueront, en temps utile, les projets d'organisation de ce service pour chaque période, ainsi que les changements partiels qu'elles apporteraient sur leurs parcours respectifs.

ART. 27. Tous les agents de la compagnie chargés d'accompagner les voyageurs et les marchandises jusqu'aux stations de Marchienne et de Charleroy seront sous les ordres des chefs de ces stations.

Réciproquement, les agents du Gouvernement en service dans la station de la Sambre seront sous les ordres du chef de cette station.

ART. 28. Un règlement particulier déterminera le mode à suivre pour l'exécution de la présente convention, la tenue des écritures et l'établissement des décomptes qui devront être arrêtés mensuellement et liquidés en monnaie ayant cours légal.

ART. 29. La présente convention aura son exécution à partir du 5 janvier 1850.

Elle pourra être dénoncée par chacune des parties pour cesser ses effets à toute époque de l'année, moyennant avis donné trois mois à l'avance.

Fait en double expédition à Bruxelles, le 31 décembre 1849.

(Suivent les signatures.)

Avant de signer la convention ci-dessus, les parties ont déclaré que, bien qu'il soit dit à l'art. 5 que la redevance à payer par la compagnie a été fixée tant à raison de l'usage des terrains et clôtures que pour la construction et l'entretien des voies des deux stations, il n'a été rien compris, en réalité, de ce dernier chef, dans le chiffre de la redevance, et qu'elles se réservent d'en convenir ultérieurement.

N° XVII.

*État récapitulatif, PAR MOIS, du mouvement général des transports,
pendant l'année 1849.*

DÉSIGNATION DES MOIS.	VOYAGEURS							BAGAGES.		EQUIPAGES.	CHEVAUX ET BEST		
	CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL	TRANSPORTS			1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.	3 ^e catégorie.
	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.				AU MINIMUM. —	AU POIDS TAXÉ. —				
1949													
JANVIER....	20,824	56,412	159,430	236,666	3,926	1,736	241,336	4,267	4,852	31	53	67	272
FÉVRIER....	20,014	49,787	166,566	236,367	997	2,392	239,776	4,834	5,909	39	70	78	216
MARS	22,200	53,193	186,888	262,281	1,900	3,468	267,649	4,943	5,657	41	97	94	274
AVRIL.....	26,014	61,717	216,749	304,480	2,583	3,500	310,563	6,032	6,556	91	107	97	363
MAI.....	29,381	64,799	257,359	351,539	27,637	3,860	383,066	6,466	7,485	99	131	150	430
JUIN.....	29,804	60,144	240,465	330,413	2,943	2,725	336,081	7,036	8,370	136	114	105	363
JUILLET.....	36,056	81,538	297,640	417,234	4,950	3,379	425,563	7,385	9,507	115	121	92	345
AOUT.....	36,868	73,946	263,333	376,169	17,106	2,792	396,067	7,860	11,951	140	134	81	357
SEPTEMBRE.	36,440	83,973	297,906	420,319	5,898	3,670	429,377	8,174	11,211	110	104	65	339
OCTOBRE....	31,067	71,621	246,497	349,185	3,596	3,092	355,873	6,536	9,812	140	116	62	472
NOVEMBRE..	24,680	59,290	197,578	281,548	2,082	1,727	285,357	4,832	6,127	100	96	57	333
DÉCEMBRE..	23,233	58,720	167,082	349,045	1,663	1,406	352,316	4,228	5,307	85	85	60	221
TOTAL GÉNÉRAL.	342,601	775,152	2,697,513	3,815,266	74,971	33,769	3,924,006	72,593	92,744	1,127	1,233	1,057	3,965

MARCHANDISES.

MARCHANDISES.												
GRANDE VITESSE.					PETITE VITESSE.							
NOMBRE d'expéditions.	EXPÉDITIONS		TOTAL DU POIDS en QUINTAUX.	MARCHANDISES ORDINAIRES.				PRODUITS FAVORISÉS.				
	DE 100 kilogr. et MOINS.	AU-DESSUS de 100 kilogr.		AVEC REMISE à DOMICILE.	DE STATION A STATION		TOTAL. —	AVEC REMISE à DOMICILE.	DE STATION A STATION		TOTAL. —	
	Quintaux.	Quintaux.		—	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris.		—	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris.		—
				Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
767	29,382	9,935	3,817	13,752	1,870	13,402	972	16,244	5,746	10,792	41,584	58,122
570	26,777	9,685	3,770	13,465	1,545	10,595	993	13,133	6,187	12,131	41,058	59,376
740	33,994	9,974	6,701	16,575	1,740	12,158	1,344	15,242	7,145	12,089	49,645	68,879
636	33,255	9,615	6,865	16,480	1,575	10,586	1,278	12,434	7,032	12,055	44,659	63,746
953	39,086	10,605	7,991	18,596	1,630	11,881	1,779	15,240	6,678	11,669	45,854	64,201
165	28,436	10,691	8,920	19,611	1,566	10,067	1,981	14,216	4,322	10,209	43,724	58,255
201	35,514	10,646	6,747	17,398	1,295	12,498	933	14,726	288	16,674	52,467	69,428
163	26,865	11,108	6,365	17,463	1,395	12,223	848	14,466	278	15,728	51,707	67,713
1,707	36,363	11,276	7,097	18,373	1,511	13,034	2,837	17,382	848	15,754	52,703	68,805
538	40,386	11,957	7,783	19,740	1,651	14,811	353	16,815	475	17,650	66,514	84,639
968	33,871	10,811	6,662	17,473	1,628	14,848	331	16,807	455	16,686	72,062	89,203
1,328	37,551	11,035	7,026	18,061	1,464	14,295	193	15,952	377	14,869	62,856	78,122
0,364	421,480	127,248	79,734	206,962	18,872	150,948	13,837	183,657	39,328	166,326	624,833	830,487

N° XIX.

*État récapitulatif, PAR BUREAU, du mouvement général des transports,
pendant l'année 1849.*

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS						BAGAGES.		EQUIPAGES.	CHEVAUX ET BESTIAUX			
		CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL	TRANSPORTS		1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie	3 ^e catégorie	
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.				AU MINIMUM. — Par colis					AU POIDS TAXÉ. — Quint.
NORD.	Bruxelles (Nord) . . .	64,416	108,555	271,821	444,792	8,844	6,865	460,501	9,146	13,989	250	164	76	137
	Vilvorde	2,853	16,495	66,131	85,479	1,880	125	87,484	379	77	"	4	"	"
	Malines	17,641	44,621	138,386	200,648	1,458	686	202,792	3,327	1,785	23	118	175	551
	Duffel	954	4,274	21,292	26,520	71	68	26,659	270	152	"	"	"	"
	Contich	187	782	5,916	6,885	"	"	6,885	"	"	"	"	"	"
	Vieux-Dieu	278	1,398	10,182	11,858	"	"	11,858	"	"	"	"	"	"
	Anvers { Borgerhout . . .	27,544	47,415	102,337	177,296	5,525	1,569	184,390	3,770	6,598	59	124	85	621
	{ Escout	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	TOTAUX	113,873	223,540	616,065	953,478	17,778	9,313	980,569	16,892	22,599	332	410	336	1,329
OUEST.	Capelle	322	2,066	15,271	17,659	"	"	17,659	"	"	"	"	"	"
	Londerzeel	91	562	4,185	4,838	"	"	4,838	"	"	"	"	"	"
	Malderen	120	934	6,296	7,350	"	"	7,350	15	10	"	9	3	"
	Buggenhout	25	310	1,955	2,290	"	"	2,290	6	2	"	"	"	"
	Termonde	1,936	9,647	37,330	48,913	2,581	278	51,772	674	341	2	8	30	122
	Audeghem	624	4,183	9,830	14,637	383	12	15,032	323	178	"	2	"	"
	Wichelen	72	1,072	5,356	6,500	"	"	6,500	"	"	"	"	"	"
	Wetteren	889	2,966	24,074	27,829	4	61	27,894	218	119	"	2	6	4
	Melle	283	2,095	10,184	12,562	"	"	12,562	"	"	"	"	"	"
	Gand	20,503	49,484	163,369	233,356	8,986	1,934	244,276	4,382	4,588	34	72	96	200
	Landeghem	169	1,040	8,998	10,207	"	"	10,207	"	"	"	"	"	"
	Hansbeke	10	206	2,542	2,758	"	"	2,758	"	"	"	"	"	"
	Aeltre	567	2,956	15,255	18,778	"	25	18,803	109	93	"	24	23	15
	Bloemendaal	310	1,225	15,971	17,506	"	"	17,506	"	"	"	"	"	"
	Oostcamp	4	52	509	565	"	"	565	"	"	"	"	"	"
	Bruges { Intérieur . . .	8,611	22,888	87,420	118,899	3,670	984	123,543	1,694	1,545	5	33	20	249
	{ Bassin	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	{ Mixte	791	2,050	4,866	7,707	13	"	7,720	438	305	1	18	15	112
	Jabbeke	174	996	13,445	14,615	"	"	14,615	"	"	"	"	"	"
	Plasschendaele	126	1,104	11,317	12,547	"	"	12,547	"	"	"	"	"	"
	Ostende	11,291	20,783	45,973	78,047	825	238	79,110	1,364	4,593	53	9	1	12
	Nazareth	131	393	7,710	8,234	"	"	8,234	"	"	"	"	"	"
	Deynze	1,055	5,120	32,644	38,819	434	64	39,317	486	310	"	36	15	68
	Olse	4	228	1,261	1,493	"	"	1,493	"	"	"	"	"	"
	Waereghem	425	2,408	21,119	23,952	4	7	23,963	157	70	"	4	2	"
	Haerlebeke	162	1,544	12,886	14,592	"	10	14,602	28	25	"	1	"	"
	Courtroy	3,918	14,638	55,484	74,040	4,208	899	79,147	2,250	1,812	3	20	18	157
	Mouscron { Intérieur . . .	2,997	7,615	34,441	45,053	1,428	454	46,935	1,051	1,257	39	4	2	11
	{ International . . .	4,255	7,297	11,961	23,513	"	"	23,513	1,655	2,391	13	1	"	"
	Nechin	120	760	9,454	10,334	"	"	10,334	32	8	"	"	"	"
	Templeuve	89	493	4,860	5,442	"	"	5,442	"	"	"	"	"	"
	Tournay	7,196	16,520	62,013	85,729	3,568	702	89,999	2,333	1,568	16	20	10	23
	TOTAUX	67,270	183,505	737,979	988,754	26,104	5,668	1,020,536	17,215	19,220	166	263	243	1,161

MARCHANDISES.

GRANDE VITESSE.					PETITE VITESSE.							
NOMBRE d'expéditions.	EXPÉDITIONS		TOTAL. DU POIDS en QUINTAUX.	MARCHANDISES ORDINAIRES.				PRODUITS FAVORISÉS.				
	DE 100 kilogr. et MOINS.	AU-DESSUS de 100 kilogr.		AVEC REMISE à DOMICILE.	DE STATION A STATION.		TOTAL.	AVEC REMISE à DOMICILE.	DE STATION A STATION.		TOTAL.	
					CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris.			CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris.		
	Quintaux.	Quintaux.		Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
12	79,137	18,260	7,145	25,405	2,996	11,861	459	15,306	786	6,397	2,077	8,260
17	2,787	593	199	792	251	77	14	342	19	269	95	283
2	12,196	3,430	807	4,237	606	2,292	68	2,966	196	2,873	782	3,850
0	1,842	878	"	378	82	113	"	195	21	81	30	132
	390	101	28	129	"	20	"	20	2	1	"	3
	345	89	10	99	"	1	"	1	"	1	"	1
11	40,914	12,898	10,832	23,230	1,096	18,649	825	20,570	15,566	27,282	3,337	46,185
	"	"	"	"	915	9,836	9	10,760	103	5,555	868	6,516
2	137,611	35,249	19,021	54,270	5,946	42,839	1,375	50,160	16,692	41,459	7,179	65,830
2	423	130	152	282	12	114	"	126	3	65	57	125
	148	68	20	83	"	8	"	8	1	5	"	6
22	499	142	12	154	41	29	"	70	15	47	"	62
1	70	21	2	23	6	4	"	10	2	13	"	15
93	6,149	1,675	486	2,161	779	3,744	15	4,538	74	397	339	810
62	2,081	583	41	594	349	703	2	1,054	24	143	30	197
	268	104	16	120	1	1	"	2	2	2	"	4
55	1,723	538	143	681	103	396	"	499	29	123	"	152
5	787	206	14	220	6	1	"	7	"	"	"	"
553	33,254	8,856	7,850	16,705	2,419	10,176	201	12,796	269	4,981	827	6,077
	238	87	15	102	7	50	"	57	"	49	"	49
	16	3	"	3	"	"	"	"	"	11	"	11
125	913	243	276	519	20	306	"	326	11	337	8	356
	332	91	37	128	9	47	"	56	"	76	13	89
	1	20	"	20	"	"	"	"	"	"	"	"
133	11,469	2,574	641	3,215	316	1,067	"	1,373	203	344	41	568
	"	"	"	"	"	2	"	2	"	74	464	538
551	4,605	1,152	467	1,619	428	1,221	62	1,711	55	637	1,308	2,000
	91	35	"	35	"	"	"	"	4	70	27	101
	197	61	5	66	1	6	"	7	"	191	466	657
1,020	11,611	3,052	1,022	4,074	123	2,021	21	2,165	731	5,579	2,848	9,158
	38	9	52	61	"	33	"	33	"	"	"	"
231	2,114	526	142	668	71	376	4	451	6	222	79	307
	35	7	2	9	"	"	"	"	3	"	"	3
183	796	197	26	223	21	286	"	317	8	310	82	400
67	575	173	24	197	64	169	"	233	8	186	106	300
1,477	10,550	3,141	1,699	4,840	659	4,878	1,320	6,857	171	2,126	270	2,567
1,190	3,055	629	290	919	217	2,278	6	2,501	361	2,227	388	2,976
665	"	1,218	"	1,218	"	134	113	247	"	333	193	526
39	182	55	11	66	"	35	"	35	"	24	19	260
	119	33	5	38	"	142	"	142	"	215	143	358
1,347	10,287	2,638	1,062	3,700	411	3,686	48	4,145	78	1,819	15,479	17,376
3,121	102,628	28,231	14,512	42,743	6,063	31,913	1,792	39,768	2,058	30,823	23,187	46,068

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS						BAGAGES.		EQUIPAGES.	CHEVAUX ET BESTIAUX			
		CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL	TRANSPORTS		1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie	3 ^e catégorie	
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.				AU MINIMUM. — Per colis					AU POIDS TAXÉ. — Quint.
EST.	Hoecht	434	1,604	11,473	13,511	»	»	13,511	»	»	»	»	»	»
	Wespelaer	54	193	426	673	»	»	673	»	»	»	»	»	»
	Louvain	10,560	27,587	69,119	107,266	3,511	544	111,321	2,556	1,480	3	62	54	117
	Id. (Bassin)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Vertryck	219	987	7,226	8,432	»	»	8,432	»	»	»	»	»	»
	Tirlemont	2,753	10,939	39,257	52,949	380	143	53,472	1,329	893	2	47	98	255
	Esmael	»	2	196	198	»	»	198	»	»	»	»	»	»
	Landen	659	2,757	16,476	19,892	»	»	19,892	291	109	1	5	2	5
	Velm	48	247	1,747	2,042	»	»	2,042	»	»	»	»	»	»
	St-Trend	1,787	6,666	26,187	34,640	52	138	34,830	965	555	6	30	21	28
	Cortenbosch	112	399	4,231	4,742	»	»	4,742	»	»	»	»	»	»
	Alken	175	713	4,461	5,349	»	»	5,349	»	»	»	»	»	»
	Hasselt	1,096	4,617	18,592	24,297	8,152	116	32,567	426	343	2	47	40	115
	Gingelom	23	99	647	779	»	»	779	»	»	»	»	»	»
	Rocoux	»	34	569	603	»	»	603	»	»	»	»	»	»
	Waremmes	677	3,076	19,605	23,358	2,103	3	25,464	447	160	2	5	2	5
	Fexhe	150	848	14,902	15,900	»	»	15,900	43	14	»	3	1	»
	Ans	206	1,006	18,533	19,747	1,269	»	21,016	232	69	»	6	3	12
	Hautpré	503	2,210	14,800	17,513	314	19	17,846	200	112	»	»	»	1
	Liège	16,360	26,545	84,779	127,684	2,190	636	130,510	3,386	5,188	70	29	24	40
	Id. (Meuse)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Chénée	795	1,786	27,787	30,368	»	»	30,368	240	122	»	3	1	18
	Chaudfontaine	2,364	3,172	15,895	21,451	»	»	21,451	259	234	2	»	»	»
	Le Troos	181	559	7,806	8,546	»	»	8,546	»	»	»	»	»	»
	Nessonvaux	256	1,339	10,196	11,795	»	5	11,800	86	14	»	»	»	»
	Pépinster	3,945	5,110	35,114	44,169	2	»	44,171	998	1,379	27	19	16	12
	Ensalval	112	266	2,666	3,264	»	»	3,264	26	7	»	»	»	»
	Verviers	4,960	10,293	76,850	92,103	5	178	92,286	2,629	3,659	9	16	7	24
Dolhain	338	954	19,776	21,068	»	»	21,068	110	44	»	»	»	»	
Herbesthal	Intérieur	719	2,702	9,373	12,794	»	38	12,832	251	93	»	1	»	»
	International	11,362	17,347	14,877	43,586	»	11,345	54,931	1,327	9,836	134	33	»	4
TOTALS		69,874	124,057	572,788	766,719	17,978	18,167	799,864	15,803	24,306	258	306	279	826

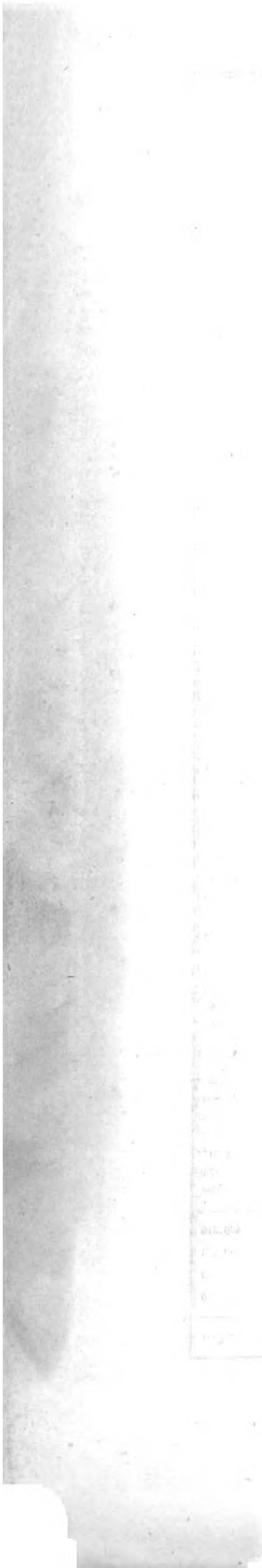
MARCHANDISES.

GRANDE VITESSE.					PETITE VITESSE.							
NOMBRE d'expéditions.	EXPÉDITIONS		TOTAL DU POIDS en QUINTAUX.	MARCHANDISES ORDINAIRES.				PRODUITS FAVORISÉS.				
	DE 100 kilogr. et MOINS.	AU-DESSUS de 100 kilogr.		AVEC REMISE à DOMICILE.	DE STATION A STATION.		TOTAL.	AVEC REMISE à DOMICILE.	DE STATION A STATION.		TOTAL.	
					CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris.			CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris.		
												—
Quintaux.	Quintaux.	—	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	
	832	249	57	306	2	22	"	24	"	240	25	265
	40	11	1	12	"	"	"	"	"	"	"	"
138	13,425	4,117	3,656	7,775	574	4,634	115	5,323	177	2,428	628	3,233
	1	"	"	"	30	3,764	2,133	5,927	1	2,866	7,119	9,986
	325	73	4	77	3	9	"	12	8	292	366	666
117	7,757	2,454	1,826	4,280	581	2,276	"	2,857	100	1,447	11,968	13,515
	27	13	"	13	"	66	"	66	1	94	96	193
149	1,308	331	104	435	6	530	"	536	12	430	5,977	6,419
	108	22	5	27	"	11	"	11	"	5	25	30
941	3,724	939	404	1,343	41	1,487	38	1,566	15	2,914	4,815	7,744
	45	14	"	14	"	9	"	9	"	"	"	"
	155	41	8	49	1	27	"	28	3	41	22	66
953	3,775	969	669	1,638	59	995	8	1,062	21	1,018	92	1,131
	178	43	9	52	"	44	"	44	3	238	416	657
	156	50	10	60	7	138	"	145	1	382	627	1,010
803	1,506	366	148	514	15	434	17	466	10	4,239	1,480	5,729
71	206	85	16	71	5	145	"	150	5	166	1,394	1,504
154	463	128	55	183	4	94	"	96	3	562	42,445	43,010
54	895	236	10	246	26	116	4	146	3	154	6,204	6,361
790	22,460	8,383	13,327	21,680	780	8,868	314	9,962	8,297	18,206	36,974	68,477
	"	"	5	5	3	223	185	411	31	1,211	16,544	17,766
277	1,131	247	137	284	25	1,422	57	1,504	269	5,855	15,758	21,680
75	295	77	21	98	17	17	"	34	"	8	1,182	1,190
	222	71	19	90	5	34	44	83	12	106	335	455
36	379	132	45	177	18	47	4	69	9	49	1,221	1,279
452	1,702	464	270	734	33	626	11	670	"	131	9,294	9,425
67	1,004	333	53	386	45	29	"	74	4	"	4	8
131	8,676	4,025	4,201	8,226	438	2,593	204	3,235	577	1,329	6,366	8,272
261	446	164	72	236	16	123	4	143	"	48	6,407	6,455
92	154	29	3	32	3	69	5	87	64	1,277	25,149	26,510
563	"	5,542	4,938	10,475	352	4,161	2,969	7,502	10,052	4,065	10,390	24,517
825	72,285	29,548	30,070	59,618	3,099	33,013	6,132	42,244	19,686	49,762	218,313	282,773

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS							BAGAGES.		EQUIPAGES.	CHEVAUX ET BESTIAUX		
		CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL	TRANSPORTS			1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie	3 ^e catégorie
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.				AU MINIMUM.	AU POIDS TAXÉ.				
MIDI.	Bruxelles (Midi)	35,744	60,165	120,001	215,910	1,222	1,890	219,022	6,763	11,059	185	142	125	42
	Ruysbroeck	379	1,559	21,025	22,963	"	"	22,963	4	"	"	"	"	"
	Loth.	193	589	1,894	2,676	"	"	2,676	"	"	"	"	"	"
	Hal	4,173	14,294	39,533	58,000	2	153	58,155	915	280	2	8	1	10
	Lembecq	390	217	333	942	"	"	942	"	"	"	"	"	"
	Tubise	1,090	2,904	12,266	16,260	2	65	16,327	158	71	"	4	8	16
	Braine-le-Comte. . . .	1,493	6,678	22,526	30,697	3	33	30,733	410	237	4	2	1	12
	Hennuyères	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Écaussines.	439	1,931	6,561	8,931	"	"	8,931	69	39	"	"	"	"
	Manège { Intérieur. . . .	2,163	4,843	17,999	25,005	"	86	25,091	467	275	1	8	2	7
	Manège { Mixte.	484	1,128	3,274	4,886	"	"	4,886	233	53	"	"	"	1
	Gouy-les-Pieton	70	434	1,737	2,241	"	"	2,241	"	"	"	"	"	"
	Pont-à-Celles.	9	253	1,396	1,663	"	"	1,663	"	"	"	"	"	"
	Luttre	208	938	4,835	5,981	"	"	5,981	4	1	"	"	"	1
	Gosselies	625	2,050	14,675	17,350	"	17	17,367	185	122	"	1	1	2
	Roux	268	1,137	6,426	7,831	"	"	7,831	63	35	"	"	"	"
	Marchienne	1,600	3,290	17,816	22,676	"	"	22,676	417	229	3	1	"	"
	Charleroy { Intérieur. . . .	3,974	9,806	52,538	66,318	696	733	67,747	1,282	776	3	6	3	4
	Charleroy { Mixte	1,509	4,784	19,412	25,705	"	"	25,705	"	1,163	3	1	"	"
	Châtelineau	1,379	3,786	34,652	39,817	"	42	39,859	469	146	2	2	"	"
	Fareilles	73	554	3,413	4,042	"	"	4,042	"	"	"	"	"	"
	Taminois	540	1,224	12,713	14,447	"	"	14,477	130	30	1	"	"	"
	Auvinois	82	465	3,450	3,997	"	"	3,997	"	"	"	"	"	"
	Mousier	341	1,016	9,223	10,580	"	"	10,580	"	"	"	"	"	"
	Florffe.	260	932	10,265	11,447	"	1	11,448	71	43	2	3	"	"
	Namur	5,457	9,908	42,603	58,173	1,762	620	60,555	1,042	1,576	27	21	10	25
	Id. (Meuse).	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Soignies.	1,067	7,199	16,356	25,222	1,009	114	26,345	524	244	3	5	5	1
	Jurbise	513	2,730	16,384	19,627	"	"	19,627	139	33	1	2	"	"
	Lens	239	1,205	6,176	7,620	"	"	7,620	"	"	"	"	"	"
	Bruglette	1,441	2,981	11,065	15,487	"	200	15,687	203	177	4	2	3	2
	Attres.	161	138	4,017	5,116	"	"	5,116	9	7	"	"	"	"
	Maffes	119	678	2,336	3,133	"	"	3,133	48	17	"	"	"	"
	Ath	1,067	7,774	32,013	41,474	905	12	42,391	909	420	1	3	2	1
	Ligne W.	494	944	6,577	7,535	"	"	7,935	"	"	1	1	"	"
Leuze	1,713	5,942	25,981	33,636	9	14	33,659	792	318	"	14	5	"	
Bary.	148	643	3,936	4,727	"	"	4,727	"	"	"	"	"	"	
Havannes	8	133	2,319	2,460	"	"	2,460	"	"	"	"	"	"	
Mons.	10,681	31,565	75,625	117,821	5,717	1,069	124,007	3,353	1,723	23	16	13	"	
Jemmapes.	447	4,064	20,607	25,118	"	23	25,141	222	58	"	"	"	"	
St-Ghislain.	1,077	6,977	27,170	35,224	"	31	35,255	642	127	"	3	"	"	
Bousou	292	2,034	6,681	9,007	"	14	9,021	96	43	"	"	"	"	
Thulin	284	1,831	8,993	11,106	"	"	11,106	79	21	"	"	"	"	
Quévrain { Intérieur. . . .	1,906	8,287	19,212	29,405	1,764	421	31,610	1,059	699	12	6	5	1	
Quévrain { International	14,964	13,267	3,456	31,627	"	83	31,710	1,926	6,597	93	8	5	12	
TOTAL de la ligne du Midi .		100,584	234,050	769,681	1,104,315	13,111	5,721	1,123,047	22,683	26,619	371	254	199	68
Id. id. Est.		80,874	134,057	573,788	768,719	17,978	13,167	799,864	15,803	24,306	258	206	279	83
Id. id. Ouest.		67,270	183,505	737,979	988,754	26,104	5,668	1,020,526	17,215	19,230	106	263	243	1,67
Id. id. Nord.		113,873	223,540	616,065	953,478	17,778	9,313	980,569	16,892	22,599	332	410	336	1,23
TOTAUX GÉNÉRAUX. . .		342,661	779,152	2,697,513	3,815,286	74,971	33,769	3,924,006	72,898	92,744	1,127	1,223	1,097	1,86

MARCHANDISES.

GRANDE VITESSE.					PETITE VITESSE.							
NOMBRE d'expéditions.	EXPÉDITIONS		TOTAL DU POIDS en QUINTAUX.	MARCHANDISES ORDINAIRES.				PRODUITS FAVORISÉS.				
	DE 100 kilogr. et MOINS.	AU-DESSUS de 100 kilogr.		Avec REMISE à DOMICILE.	DE STATION A STATION.		TOTAL.	Avec REMISE à DOMICILE.	DE STATION A STATION.		TOTAL.	
					CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris.			CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris.		
	Quintaux.	Quintaux.		Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	
336	30,606	7,985	7,161	15,146	275	12,924	315	13,514	53	3,327	2,198	5,578
1	191	56	31	87	11	292	"	303	"	83	45	128
"	221	79	8	87	12	41	"	53	"	3	"	3
433	3,660	626	313	941	216	1,518	60	1,794	4	442	885	1,331
"	152	58	24	82	35	542	"	577	"	236	513	749
260	1,554	379	108	487	283	1,566	51	1,850	51	832	1,521	2,404
831	1,758	413	89	502	121	873	7	1,001	5	394	596	996
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26	2,547	2,573
149	1,015	202	21	223	12	258	75	345	4	1,094	15,879	16,677
,079	3,370	632	44	676	30	795	21	846	6	4,074	5,682	9,762
465	1,611	309	80	389	206	1,981	191	2,378	57	2,180	138,178	140,415
"	202	46	3	49	1	5	"	6	1	24	5	30
"	99	27	6	33	9	7	"	16	"	18	"	18
5	496	112	16	128	3	75	"	78	5	256	374	635
743	2,323	488	54	542	103	566	6	675	103	6,173	9,660	15,936
186	777	161	40	201	10	72	49	131	39	367	15,147	15,553
856	2,515	663	139	802	24	1,182	466	1,672	72	5,896	5,748	11,718
,885	5,921	1,143	182	1,325	313	2,417	283	3,013	95	4,104	32,634	37,033
588	1,155	184	21	205	31	1,068	61	1,160	53	3,724	19,820	23,597
,063	3,930	906	194	1,100	70	1,006	155	1,222	22	1,227	11,290	12,539
1	326	96	18	114	10	157	"	167	2	91	108	201
282	844	135	5	140	17	780	"	797	30	3,212	1,109	4,351
"	221	49	1	80	5	16	"	21	"	1	"	1
"	479	140	15	155	7	32	"	39	7	26	"	33
102	559	127	15	142	2	82	"	84	2	179	212	393
,250	10,192	2,351	373	2,724	329	3,040	262	3,631	28	3,473	7,791	11,292
"	"	"	"	"	"	211	67	278	"	904	4,244	5,148
441	2,288	487	106	593	381	1,167	24	1,572	16	3,711	7,792	11,519
97	348	81	1	82	13	179	"	191	9	208	1,736	1,953
"	506	146	14	160	7	43	"	50	"	132	196	330
249	863	178	13	191	4	496	"	500	"	57	527	564
16	374	102	13	115	1	34	30	65	"	32	1,089	1,121
48	217	48	12	60	3	70	15	86	"	369	1,005	1,374
795	3,971	829	210	1,039	420	726	"	1,152	41	422	690	1,153
1	354	89	31	120	13	76	10	99	"	71	93	164
331	2,911	693	166	861	55	1,103	8	1,166	42	1,309	924	2,175
1	113	33	7	40	"	7	"	7	"	47	36	83
"	33	12	1	13	"	"	"	"	"	"	"	"
,656	15,368	3,831	103	4,734	367	2,705	144	3,216	57	2,777	1,522	4,356
313	1,192	267	90	357	25	481	26	482	2	73	51,830	51,905
711	1,559	368	40	408	141	670	36	847	17	553	25,463	26,053
261	671	131	29	160	36	583	32	651	14	156	3,191	3,363
232	440	104	7	111	42	363	6	411	2	86	8,227	8,317
,731	4,471	1,932	5,525	7,457	165	1,718	14	1,897	41	792	31	864
,359	"	7,520	"	7,520	"	1,306	2,124	3,430	"	1,215	664	1,909
,796	106,856	34,220	16,131	50,351	3,764	43,183	4,536	51,485	880	54,282	381,154	436,316
,825	72,385	29,548	30,070	59,618	3,099	33,013	6,132	42,244	19,696	49,762	213,313	282,773
,121	102,638	28,231	14,512	42,743	6,063	31,913	1,792	39,706	2,056	20,823	23,187	46,068
,622	137,611	35,249	19,021	54,270	5,946	42,839	1,375	50,160	,682	41,459	7,179	65,330
,384	421,480	127,248	79,734	206,962	18,872	150,948	13,837	182,667	39,328	166,326	624,633	630,467



1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

N° XXII.

État des sommes payées mensuellement aux entrepreneurs pour le service de camionnage et de factage des marchandises, dans les diverses stations, pendant l'année 1849.

STATIONS.	JANVIER.	FÉVRIER.	MARS.	AVRIL.	MAI.	JUIN.
Bruxelles (Nord) . . .	1,590 70	1,483 58	1,072 22	1,688 86	1,817 94	1,780
Id. (Allée-Verte)	781 60	621 82	709 98	629 51	712 18	799
Malines	320 88	285 18	372 66	330 42	414 12	461
Anvers.	1,160 10	1,123 58	1,290 12	1,304 18	1,425 20	1,347
Termonde	163 82	115 88	137 98	144 26	175 44	152
Gand	1,054 98	869 42	1,048 54	999 27	1,113 70	1,018
Bruges.	379 04	311 94	342 84	326 36	313 88	354
Ostende	486 58	350 42	394 10	324 60	351 00	374
Courtray.	304 92	271 74	315 70	282 12	285 28	284
Mouscron	101 50	95 32	123 84	97 48	85 44	73
Tournay.	430 76	401 94	517 02	473 36	450 32	424
Louvain.	441 72	387 30	458 34	448 54	479 26	514
Tirlemont.	311 88	281 32	361 30	332 64	388 78	384
Saint-Trond.	127 14	133 60	147 50	148 48	152 32	152
Hasselt	98 70	89 50	122 08	115 20	154 80	154
Liège	1,163 96	1,104 98	1,311 20	1,340 02	1,466 12	1,488
Verviers.	416 48	450 72	536 40	472 22	559 60	541
Bruxelles (Midi) . . .	1,121 28	994 22	1,151 88	1,207 76	1,245 80	1,170
Mons	485 54	398 16	508 87	525 34	588 02	551
Charleroy	126 36	146 21	180 07	176 12	184 20	185
Châtelineau	133 18	117 22	150 24	135 78	132 16	131
Namur.	298 70	283 62	345 46	341 96	363 48	363
Leuze	60 62	61 04	66 56	74 36	79 70	90
Ath	95 50	87 46	106 68	116 56	124 50	114
TOTAUX.	11,691 94	10,466 17	12,401 58	12,035 39	13,063 24	12,889

JUILLET.	AOUT.	SEPTEMBRE.	OCTOBRE.	NOVEMBRE.	DÉCEMBRE.	TOTAUX.
1,627 28	1,017 88	1,725 40	1,865 92	1,698 10	1,779 74	20,347 14
704 46	752 26	822 98	1,097 98	995 45	820 00	9,467 84
370 06	369 18	377 82	451 18	404 58	372 26	4,524 58
1,346 42	1,303 06	1,261 28	1,475 62	1,404 06	1,453 00	15,901 00
148 82	185 32	177 18	191 21	175 20	163 20	1,932 15
1,116 08	976 18	1,053 98	1,277 26	1,098 20	1,061 42	12,686 00
316 80	324 94	322 50	350 64	361 54	342 10	4,058 92
385 88	466 02	448 26	393 04	397 42	461 04	4,832 66
273 98	286 24	256 22	327 20	296 26	301 65	3,486 29
73 42	75 86	81 44	66 74	68 46	98 32	1,041 00
435 26	485 56	527 00	585 64	539 18	507 66	5,778 52
505 00	522 68	480 02	677 46	500 26	476 16	5,901 86
330 46	368 02	358 62	403 06	371 82	342 98	4,135 76
163 24	142 08	164 50	206 30	148 94	144 86	1,854 28
154 29	174 48	176 04	167 02	154 00	155 28	1,729 55
1,319 91	1,276 20	1,408 30	1,538 82	1,556 32	1,489 42	16,463 61
427 10	365 06	375 18	477 10	447 06	425 00	5,493 90
1,117 14	1,175 84	1,292 62	1,477 94	1,326 42	1,368 90	14,654 90
504 64	555 83	518 72	608 92	650 92	540 56	6,427 17
230 24	205 36	185 86	221 98	218 92	211 78	2,408 24
141 68	131 60	128 40	171 46	137 26	159 86	1,670 76
340 50	296 44	340 56	326 72	349 24	344 19	4,003 99
90 74	74 22	82 50	88 43	98 92	99 24	966 87
119 20	145 03	113 36	112 82	113 58	104 76	1,353 69
251 73	12,320 12	12,698 76	14,869 76	13,522 31	13,229 98	151,132 78

N° XXIII. — *État détaillé des recettes figurant comme*

MOIS.	FRAIS de magasinage, char- gement, débarque- ment, droit de dé- pôt, etc.	PRODUITS des cartes de circulation.	PRODUIT DES TARIFS.	PRODUITS des voies d'irrigation.	USAGE des voies, bâtiments, matériel.	BRIS DE GLACE.	PRIMES non remboursées.	REVENUS DIVERSES.
JANVIER.	746 80	7,700 00	•	•	4,306 43	•	•	75
FÉVRIER.	272 24	2,850 00	97 50	418 75	4,453 40	•	•	•
MARS.	502 24	4,890 00	279 25	323 40	42,975 44	•	•	•
AVRIL.	642 04	4,365 00	252 50	448 00	4,295 50	•	2,556 89	•
MAI.	492 49	4,045 00	449 25	406 80	4,176 00	•	•	•
JUIN.	368 46	475 00	68 50	864 20	45,825 66	•	•	•
JUILLET.	2,623 33	430 00	86 25	486 30	3,483 87	•	•	•
AOUT.	226 40	270 00	44 75	280 65	4,443 52	•	•	•
SEPTEMBRE.	535 35	480 00	67 50	336 80	6,427 97	•	•	•
OCTOBRE.	758 84	45 00	67 25	438 95	4,278 84	•	•	•
NOVEMBRE.	485 82	42 50	30 00	444 35	4,305 59	•	•	•
DÉCEMBRE.	642 78	7 50	80 75	776 80	3,505 97	4 50	•	•
TOTAUX.	8,004 43	46,240 00	4,420 50	3,424 70	54,477 89	4 50	2,556 89	15

roduits extraordinaires dans les comptes de l'exercice 1849.

TRANSPORTS de billes.	TRANSPORTS d'objets destinés à l'exposition agri- cole.	TRANSPORTS de pavés et sable.	PRODUITS des wagons mis à la disposition de l'en- trepreneur Baillieux.	SURTAXES non remboursées.	TOTAL.	A DÉDUIRE pour sommes rem- boursées aux di- vers bureaux.	TOTAL GÉNÉRAL.	Observations.
.	.	.	.	445 42	9,875 85	336 93	9,538 92	
.	.	.	.	36 73	4,828 59	.	4,828 59	
.	.	.	.	85 72	16,055 75	340 94	15,714 84	
.	.	.	.	53 25	6,343 28	76 83	6,236 45	
65 00	.	.	4,476 00	34 89	4,242 43	439 60	4,072 53	
.	.	.	.	86 30	17,687 82	446 33	17,574 49	
.	.	.	.	69 29	6,584 44	75 35	6,508 79	
.	232 30	.	.	87 65	2 536 02	430 63	2,455 39	
.	.	.	.	64 66	7,642 28	44 00	7,568 28	
.	.	.	.	95 60	2,384 45	599 78	4,784 67	
.	.	355 05	.	67 66	2,400 97	30 00	2,370 97	
.	.	.	.	78 43	5,097 48	43 50	5,083 98	
35 00	232 30	355 05	4,476 00	872 80	85,638 76	4,903 89	83,734 87	

N° XXIV.

État indiquant le produit des excédants de terrains non utilisés pour le chemin de fer, dont la vente ou la rétrocession a été consentie jusqu'à la date du 1^{er} janvier 1850.

DÉSIGNATION DES PROVINCES.	PRIX DE VENTE OU DE RÉTROCESSION A LA DATE du 1 ^{er} janvier 1849.	PRIX DE VENTE OU DE RÉTROCESSION PENDANT L'ANNÉE 1849.	TOTAL AU 1 ^{er} JANVIER 1850.
ANVERS	59,190 53	3,158 44	62,348 97
BRABANT	396,572 85	61,099 50	457,672 35
FLANDRE OCCIDENTALE	59,517 50	1,464 92	60,982 42
FLANDRE ORIENTALE	177,992 16	394 02	178,386 18
HAINAUT.	225,003 50	15,959 73	240,963 23
LIÈGE	278,090 53	4,286 56	282,377 09
LIMBOURG	22,415 32	»	22,415 32
LUXEMBOURG	»	»	»
NAMUR.	12,785 23	»	12,785 23
TOTAUX	1,231,567 62	86,363 17	1,317,930 79

N° XXV.

Relevé des produits indirects du chemin de fer, pendant l'année 1849.

DÉSIGNATION DES PRODUITS.	MONTANT.
Produit des ventes d'objets hors d'usage	4,275 44
Produit des ventes d'objets trouvés et non réclamés	2,801 29
Produit des herbages et de la location de terrains non utilisés	16,542 10
Produit du hangar construit à Anvers sur les fonds du chemin de fer, et affecté au service de la douane	10,771 36
Produit de la location des buffets-restaurants	13,034 59
Produit de la location des vidanges	643 84
TOTAUX	48,070 62

N° XXVI.

Tableau présentant l'évaluation des transports effectués en 1849, gratuitement ou avec réduction sur les prix des tarifs pour divers services publics.

INDICATION DES TRANSPORTS.	SOMMES DUES AU PRIX DES TARIFS	SOMMES PAYÉES.	MONTANT DE LA REMISE ACCORDÉE.
Transports des dépêches	264,102 60	"	264,102 60
Transports des bureaux de poste ambulants.	41,975 00	"	41,975 00
Transports militaires.	2,849 72	"	2,849 72
Id.	231,866 06	115,933 03	115,933 03
Transports des détenus.	98,354 26	24,338 57	74,015 69
Transports des douaniers	33,318 25	"	33,318 25
Transports des indigents.	11,834 00	"	11,834 00
Transports de farines pour la boulangerie militaire.	4,862 40	2,431 20	2,431 20
Transports d'objets pour l'exposition. . . .	215 20	107 60	107 60
Id.	980 84	"	980 84
Transports des gardes civiques (hommes). .	17,365 50	"	17,365 50
Id. id. (chevaux). .	645 60	"	645 60
Transports de pavés et moellons	10,290 14	5,145 07	5,145 07
TOTAUX.	718,659 57	147,955 47	570,704 10

N° XXVII.

Tableaux des dépenses faites pour les cinq emprunts mentionnés ci-après et dont les capitaux ont été affectés, en partie, à la construction des chemins de fer de l'État.

Dépenses faites pour les cinq emprunts mentionnés ci-après et dont les capitaux

SOMMES NOMINALES.

Emprunt de fr.	30,000,000 00 à 4 p. %., créé avec jouissance du 1 ^{er} juillet 1836, ayant produit			
Id.	50,850,800 00 à 3 p. %.,	id.	1 ^{er} août 1838,	id.
Id.	86,940,000 00 à 5 p. %.,	id.	1 ^{er} mai 1840,	id.
Id.	28,621,718 40 à 5 p. %.,	id.	1 ^{er} nov. 1842,	id.
Id.	37,768,000 00 à 5 p. %., décrété en 1848.			
234,180,518 40				

	SERVICES.	INTÉRÊTS.	SOMMES EMPLOYÉES à l'amortissement.	FRAIS		TOTAL GÉNÉRAL
				RELATIFS A l'amortissement.	AUTRES QUE CEUX RELATIFS à l'amortissement.	
						12
Exercice 1837.						
Emprunt de 1836.	Du 1 ^{er} juill. 1836 au 1 ^{er} juill. 1837	1,193,400 00	306,600 00	561 80	3,437 36	1,304,019 16
Exercice 1838.						
Emprunt de 1836.	Du 1 ^{er} juill. 1837 au 1 ^{er} juill. 1838	1,176,780 00	323,220 00	319 26	3,521 90	1,303,640 16
Exercice 1839.						
Emprunt de 1836.	Du 1 ^{er} juill. 1838 au 1 ^{er} juill. 1839	1,162,220 00	337,780 00	332 70	800 55	1,301,123 25
Id. de 1838.	Du 1 ^{er} août 1838 au 1 ^{er} août 1839	1,511,640 00	522,392 00	5,486 20	15,389 20	2,034,907 45
Exercice 1840.						
Emprunt de 1836.	Du 1 ^{er} juill. 1839 au 1 ^{er} juill. 1840	1,147,580 00	332,420 00	170 68	1,176 40	1,301,357 08
Id. de 1838.	Du 1 ^{er} août 1839 au 1 ^{er} août 1840	1,489,368 00	544,667 00	5,720 11	16,537 98	2,036,296 09
Id. de 1840.	Du 1 ^{er} mai 1840 au 1 ^{er} nov. 1840	2,173,500 00	"	"	"	2,173,500 00
Exercice 1841.						
Emprunt de 1836.	Du 1 ^{er} juill. 1840 au 31 déc. 1841	1,694,060 00	535,940 00	530 61	1,905 75	2,232,436 36
Id. de 1838.	Du 1 ^{er} août 1840 au 31 déc. 1841	2,065,237 80	816,307 83	8,547 68	23,340 26	2,915,633 53
Id. de 1840.	Du 1 ^{er} nov. 1840 au 31 déc. 1841	5,071,500 00	1,014,500 00	"	55,000 00	6,120,500 00
						A report

N. B. La dépense considérable de l'exercice 1841 résulte du changement opéré aux époques d'exigibilité des intérêts l'amortissement des divers emprunts.

été affectés, en partie, à la construction des chemins de fer de l'Etat.

SOMMES EFFECTIVES.		SOMMES EFFECTIVES.		SOMMES NOMINALES.
27,864,163 74	dont pour les chemins de fer, fr.	24,524,163 74	représentés par fr.	26,886,438 74
35,778,023 70	id.	32,267,256 39	id.	45,860,983 17
82,000,000 00	id.	69,472,643 62	id.	73,657,946 78
29,250,000 00	id.	24,000,000 00	id.	23,484,486 89
37,768,000 00	id.	18,978,571 38	id.	18,978,571 38
12,160,197 44		169,242,635 12		188,868,426 96

ÉPENSES.		PART PROPORTIONNELLE AFFÉRENTE AU CHEMIN DE FER DANS LES DÉPENSES MENTIONNÉES CI-CONTRE.					
PAR EXERCICE.		INTÉRÊTS.	SOMMES EMPLOYÉES à l'amortissement.	FRAIS		TOTAL GÉNÉRAL DES DÉPENSES	
				RELATIFS à l'amortissement.	AUTRES QUE CEUX RELATIFS à l'amortissement.	PAR EMPRUNT.	PAR EXERCICE.
4,019 16	Exercice 1837.						
	Emprunt de 1836.	1,069,542 54	274,779 40	503 49	3,098 54	1,347,923 97	1,347,923 97
1,641 16	Exercice 1838.						
	Emprunt de 1836.	1,084,647 11	289,674 49	286 12	2,977 47	1,347,585 19	1,347,585 19
,049 63	Exercice 1839.						
	Emprunt de 1836.	1,041,598 56	302,723 58	298 17	725 53	1,345,345 64	5,198,611 93
	Id. de 1838.	1,363,307 88	471,151 44	4,947 86	13,879 11	1,833,266 29	
137 17	Exercice 1840.						
	Emprunt de 1836.	1,028,477 99	315,843 96	152 96	1,054 50	1,345,529 21	5,041,491 19
	Id. de 1838.	1,343,218 66	491,220 67	5,158 82	14,915 16	1,854,513 51	
	Id. de 1840.	1,841,448 67	"	"	"	1,841,448 67	
389 63	Exercice 1841.						
	Emprunt de 1836.	1,518,241 34	498,241 56	493 47	1,707 96	2,018,684 53	9,831,941 49
	Id. de 1838.	1,862,582 74	756,206 51	7,708 92	21,049 96	2,627,547 93	
	Id. de 1840.	4,296,713 56	839,342 71	"	29,652 96	5,185,709 23	
36 77						A reporter...	20,767,553 77

	SERVICES.	INTÉRÊTS.	SOMMES EMPLOYÉES à l'amortissement.	FRAIS		TOTAL GÉNÉRAL
				RELATIFS A l'amortissement.	AUTRES QUE CEUX RELATIFS à l'amortissement.	
Exercice 1842.						Report...
Emprunt de 1836.	Du 1 ^{er} janv. 1842 au 31 déc. 1842	1,102,600 00	397,400 00	591 98	1,832 60	1,502,224 3
Id. de 1838.	Id. id.	1,421,683 00	612,347 00	6,324 20	22,474 10	2,062,630 3
Id. de 1840.	Id. id.	4,347,000 00	869,400 00	"	117,264 89	5,333,684 8
Id. de 1842.	Du 1 ^{er} nov. 1842 au 31 déc. 1842	238,514 52	47,702 86	"	6,225 70	292,442 8
Exercice 1843.						
Emprunt de 1836.	Du 1 ^{er} janv. 1843 au 31 déc. 1843	1,087,600 00	412,400 00	406 29	2,080 00	1,502,086 3
Id. de 1838.	Id. id.	1,404,972 80	629,039 50	6,487 28	23,805 62	2,064,359 3
Id. de 1840.	Id. id.	4,547,000 00	869,400 00	"	170,537 75	5,586,937 3
Id. de 1842.	Id. id.	1,431,083 92	286,217 18	"	66,881 09	1,784,182 1
Exercice 1844.						
Emprunt de 1836.	Du 1 ^{er} janv. 1844 au 31 déc. 1844	1,073,280 00	426,740 00	422 43	3,048 50	1,503,549 3
Id. de 1838.	Id. id.	1,580,322 50	633,709 50	6,730 20	23,701 19	2,064,463 3
Id. de 1840.	Id. id.	4,547,000 00	869,400 00	"	127,621 86	5,544,021 3
Id. de 1842.	Id. id.	1,431,083 92	286,217 18	"	38,443 84	1,755,755 1
Exercice 1845.						
Emprunt de 1836.	Du 1 ^{er} janv. 1845 au 31 déc. 1845	1,033,480 00	444,520 00	443 01	2,043 80	1,502,466 8
Id. de 1838.	Id. id.	1,331,700 00	682,332 00	7,167 93	26,522 52	2,067,721 5
Id. de 1840.	Id. id.	4,547,000 00	869,400 00	"	143,439 03	5,561,560 3
Id. de 1842.	Id. id.	1,431,083 92	286,217 18	"	50,443 44	1,767,962 5
Exercice 1846.						
Emprunt de 1836.	Du 1 ^{er} janv. 1846 au 31 déc. 1846	1,036,620 00	463,380 00	457 24	1,373 78	1,501,830 8
Id. de 1838.	Id. id.	1,323,830 00	710,202 00	7,438 92	24,173 26	2,065,843 0
Id. de 1840.	Id. id.	4,540,737 80	875,662 20	1,498 31	124,490 90	5,543,988 3
Id. de 1842.	Id. id.	1,431,083 92	286,217 18	"	42,625 30	1,759,936 3
						A re...

PART PROPORTIONNELLE AFFÉRENTE AU CHEMIN DE FER DANS LES DÉPENSES MENTIONNÉES CI-CONTRE.							
DÉPENSES.							
PAR EXERCICE.		INTÉRÊTS.	SOMMES EMPLOYÉES à l'amortissement.	FRAIS		TOTAL GÉNÉRAL DES DÉPENSES	
				RELATIFS A l'amortissement.	AUTRES QUE CEUX RELATIFS à l'amortissement.	PAR EMPRUNT.	PAR EXERCICE.
581,536 77	Exercice 1842.					Report...	20,767,553 77
191,182 62	Emprunt de 1836.	988,166 24	536,155 69	551 27	1,642 41	1,546,515 61	7,965,524 26
	Id. de 1838.	1,282,179 87	552,289 46	5,705 63	20,268 79	1,860,411 75	
	Id. de 1840.	3,682,897 34	736,579 47	•	99,566 96	4,518,843 77	
	Id. de 1842.	195,704 06	59,140 81	•	5,108 26	239,953 13	
737,951 13	Exercice 1843.						9,236,215 12
	Emprunt de 1836.	974,723 03	569,598 91	564 15	1,864 12	1,546,530 19	
	Id. de 1838.	1,267,107 30	567,352 02	5,850 71	21,467 85	1,861,737 88	
	Id. de 1840.	3,682,897 34	736,579 47	•	144,484 24	4,565,961 05	
67,705 12	Id. de 1842.	1,174,224 35	254,844 87	•	54,876 78	1,465,946 00	9,177,533 28
	Exercice 1844.						
	Emprunt de 1836.	961,871 31	582,430 63	578 59	2,732 11	1,547,432 64	
	Id. de 1838.	1,244,876 15	589,563 20	6,069 79	21,575 47	1,861,884 59	
9,794 85	Id. de 1840.	3,682,897 34	736,579 47	•	108,124 73	4,527,601 54	9,204,529 95
	Id. de 1842.	1,174,224 35	234,844 86	•	51,545 50	1,440,614 51	
	Exercice 1845.						
	Emprunt de 1836.	943,936 62	598,385 32	597 03	1,831 68	1,546,530 65	
9,814 81	Id. de 1838.	1,219,062 25	615,377 07	6,464 59	23,919 95	1,864,823 86	9,179,194 59
	Id. de 1840.	3,682,897 34	736,579 47	•	123,219 92	4,542,696 73	
	Id. de 1842.	1,174,224 35	234,844 87	•	41,589 47	1,450,458 69	
	Exercice 1846.						
9,814 81	Emprunt de 1836.	929,034 00	415,287 93	409 78	1,231 21	1,545,962 92	9,179,194 59
	Id. de 1838.	1,195,927 05	640,512 28	6,727 00	21,803 02	1,862,969 35	
	Id. de 1840.	3,677,591 83	741,884 97	1,269 41	105,472 10	4,526,218 31	
	Id. de 1842.	1,174,224 35	234,844 86	•	54,974 60	1,444,043 81	
9,965 50						A reporter.	65,530,530 75

	SERVICES.	INTÉRÊTS.	SOMMES EMPLOIÉES à l'amortissement.	FRAIS		TOTAL GÉNÉRAL
				RELATIFS A l'amortissement.	AUTRES QUE CEUX RELATIFS à l'amortissement.	
Exercice 1847.						Repet
Emprunt de 1836.	Du 1 ^{er} janv. 1847 au 31 déc. 1847	1,016,660 00	483,340 00	429 02	1,427 78	1,501,856 8
Id. de 1838.	Id. id.	1,292,777 50	741,254 50	7,778 73	18,619 48	2,060,430 2
Id. de 1840.	Id. id.	4,277,208 60	959,191 40	19,177 82	148,744 20	5,384,522 0
Id. de 1842.	Id. id.	1,428,876 32	288,426 78	1,090 43	53,178 58	1,711,572 1
Exercice 1848.						
Emprunt de 1836.	Du 1 ^{er} janv. 1848 au 31 déc. 1848	986,520 00	513,480 00	500 39	1,009 38	1,501,507 7
Id. de 1838.	Id. id.	1,238,495 00	775,537 00	8,092 85	26,635 57	2,068,700 1
Id. de 1840.	Id. id.	4,222,709 40	995,690 60	9,081 58	94,628 59	5,320,109 1
Id. de 1842.	Id. id.	1,415,054 72	504,248 58	5,584 50	53,214 55	1,734,102 1
Id. de 1848.	Du 1 ^{er} juil. 1848 au 31 oct. 1848	629,466 67	"	"	128,000 00	757,466 67
Exercice 1849.						
Emprunt de 1836.	Du 1 ^{er} janv. 1849 au 31 déc. 1849	972,480 00	527,520 00	525 00	1,379 16	1,501,864 1
Id. de 1838.	Id. au 31 juill. 1849	723,743 00	462,773 67	4,792 43	9,112 07	1,200,451 1
Id. de 1840.	Id. au 31 oct. 1849	3,487,520 40	859,479 60	7,890 86	77,608 70	4,432,899 1
Id. de 1842.	Id. id.	1,167,073 20	264,012 72	2,745 27	27,672 29	1,461,355 1
Id. de 1848.	Du 1 ^{er} nov. 1848 au 31 oct. 1849	1,888,400 00	"		1,000 00	1,889,400 00
						Total

DÉPENSES.		PART PROPORTIONNELLE AFFÉRENTE AU CHEMIN DE FER DANS LES DÉPENSES MENTIONNÉES CI-CONTRE.					
PAR EXERCICE.		INTÉRÊTS.	SOMMES EMPLOYÉES à l'amortissement.	FRAIS		TOTAL GÉNÉRAL DES DÉPENSES	
				RELATIFS à l'amortissement.	AUTRES QUE CEUX RELATIFS à l'amortissement.	PAR EMPRUNT.	PAR EXERCICE.
547,963 30	Exercice 1847.					Report..	63,530,530 75
718,181 16	Emprunt de 1836.	911,145 56	433,176 38	384 49	1,279 60	1,343,986 03	9,219,575 79
	Id. de 1838.	1,163,921 62	668,317 71	7,015 43	16,792 41	1,838,247 17	
	Id. de 1840.	3,623,768 16	793,708 63	16,247 97	126,020 16	4,561,744 94	
	Id. de 1842.	1,172,411 53	236,637 87	894 74	43,633 71	1,433,597 63	
41,948 78	Exercice 1848.						9,538,670 87
	Emprunt de 1836.	884,133 63	460,188 29	448 43	904 62	1,343,675 01	
	Id. de 1838.	1,135,003 14	699,436 18	7,298 72	24,021 92	1,865,759 96	
	Id. de 1840.	3,577,594 95	841,881 87	7,693 99	80,171 75	4,507,342 56	
	Id. de 1842.	1,159,429 52	249,639 69	2,941 13	27,252 96	1,439,263 30	
85,730 87	Id. de 1848.	316,309 53	"	"	64,320 51	380,630 04	
	Exercice 1849.						8,832,606 51
	Emprunt de 1836.	871,530 79	472,771 13	470 52	1,236 03	1,346,028 47	
	Id. de 1838.	632,726 34	417,363 26	4,322 17	8,217 94	1,082,629 71	
	Id. de 1840.	2,954,722 70	728,174 63	6,685 36	63,752 22	3,755,554 91	
	Id. de 1842.	957,598 53	216,623 83	2,252 53	22,703 46	1,199,182 35	
3,825 61	Id. de 1848.	948,928 57	"	"	502 50	949,431 07	
						TOTAL...	92,621,403 92

2. Les chiffres en italiques (emprunt de 1836, exercice 1849, et emprunt de 1848, exercices de 1848 et 1849) sont approximatifs et ne peuvent pas encore être fixés d'une manière exacte.

N° XXVIII.

Situation des cinq emprunts mentionnés ci-après, dont les capitaux ont été affectés, en partie, à la construction des chemins de fer de l'État, savoir : à l'échéance du 1^{er} janvier 1850, pour l'emprunt 4 p. %, à celle du 1^{er} août 1849, pour l'emprunt 3 p. %, et à celle du 1^{er} novembre 1849, pour les emprunts 5 p. %.

TAUX D'INTÉRÊT DES EMPRUNTS.	CAPITAUX PRIMITIFS DES EMPRUNTS.	CAPITAUX AMORTIS.	CAPITAUX RESTANTS.	PARTIE DES EMPRUNTS AFFÉRENTS AUX CHEMINS DE FER.		
				CAPITAUX PRIMITIFS.	CAPITAUX AMORTIS.	CAPITAUX RESTANTS.
4 %	30,000,000 00	6,159,814 00	23,840,186 00	26,886,438 74	5,520,515 39	21,365,923 35
3 %	50,850,800 00	10,165,948 47	40,684,851 53	45,860,983 47	9,468,374 34	36,692,644 86
5 %	86,940,000 00	(a) 3,990,014 85	82,949,985 45	(b) 73,657,946 78	3,380,449 76	70,277,497 02
5 %	28,621,718 40	(c) 817,949 89	27,803,798 51	(d) 23,484,486 89	674,443 76	22,843,373 43
5 %	37,768,000 00	"	37,768,000 00	48,978,574 38	"	48,978,574 38
	234,480,548 40	21,133,667 24	213,046,851 19	488,868,426 96	18,740,450 22	470,127,976 74

N. B. Les chiffres en *italique* sont approximatifs et ne peuvent pas encore être fixés d'une manière exacte.

(a) Le fonds d'amortissement de l'emprunt de 86,940,000 fr. s'élevait, à l'échéance du 1^{er} novembre 1849, à fr. 8,159,923-80, dont fr. 3,715,143-07 ont été employés au rachat du capital nominal de fr. 3,990,014-85, mentionné ci-dessus, et fr. 4,444,780-73 ont été tenus en réserve, aux termes de l'art. 8, § 4, de la loi du 21 mars 1844 (*Bulletin officiel*, n° 42).

(b) Pour le capital nominal de fr. 73,657,946-78, formant la partie du susdit emprunt, afférent aux chemins de fer, le fonds d'amortissement s'élevait, à l'échéance du 1^{er} novembre 1849, à fr. 6,913,310-71, dont fr. 3,147,570-86 ont été employés au rachat du capital nominal de fr. 3,380,449-76, mentionné ci-dessus, et fr. 3,765,739-85 ont été tenus en réserve.

(c) Le fonds d'amortissement de l'emprunt de fr. 28,621,718-40 s'élevait, à l'échéance du 1^{er} novembre 1849, à fr. 2,049,239-46, dont fr. 705,883-77 ont été employés au rachat du capital nominal de fr. 817,919-89, mentionné ci-dessus, et fr. 1,343,375-69 ont été tenus en réserve, aux termes de l'art. 8, § 4, de la loi du 21 mars 1844 (*Bulletin officiel*, n° 42).

(d) Pour le capital nominal de fr. 23,484,486-89, formant la partie du susdit emprunt, afférent aux chemins de fer, le fonds d'amortissement s'élevait, à l'échéance du 1^{er} novembre 1849, à fr. 1,681,443-66, dont fr. 579,186-69 ont été employés au rachat du capital nominal de fr. 671,113-76, mentionné ci-dessus, et fr. 1,102,256-97 ont été tenus en réserve.

FIN.

TABLE DES MATIÈRES.

INTRODUCTION	iiij
------------------------	------

CHAPITRE PREMIER.

CONSTRUCTION.

§ 1 ^{er} . Montant des allocations.	i
§ 2. Situation des fonds affectés à la construction du chemin de fer.	ii

CHAPITRE DEUXIÈME.

EXPLOITATION.

§ 1 ^{er} . Dépenses.	v
Billes et rails	viii
Charbons et coke	x
Graissage des locomotives	xi
Primes	xii
Matériel des transports	ib.
Approvisionnements	xiii
§ 2. Tarifs	ib.
§ 3. Transports et recettes	xvi
Voyageurs.	ib.
Bagages	xx
Marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux	ib.
Petites marchandises.	xxi
Grosses marchandises	xxii
Fonds et valeurs.	xxiv
Équipages.	xxv
Chevaux et bestiaux	ib.
Services internationaux	xxvi

CHAPITRE TROISIÈME.

RECETTES GÉNÉRALES ET DÉPENSES D'EXPLOITATION	xxxvi
---	-------

CHAPITRE QUATRIÈME.

SITUATION FINANCIÈRE DU CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT	xxxix
---	-------

ANNEXES.

I. Relevé général des dépenses de premier établissement du chemin de fer, depuis le 1 ^{er} mai 1834 jusqu'au 1 ^{er} janvier 1850.	
II. Situation, par mois, du matériel, locomotives et voitures, pendant l'année 1849	1
III. Tableau indiquant le prix des billes, depuis 1840 jusqu'à 1849 inclusive- ment	4
IV. État général des billes remplacées pendant l'année 1849.	6
V. Tableau présentant la situation des voies et l'indication des renouvellements de rails, effectués au 1 ^{er} janvier 1850	8
VI. État de la fabrication du coke, pendant les mois de janvier et de février 1849.	10
VII. Relevé des quantités de coke fournies, en 1849, par marchés directs.	12
VIII. Relevé, par lot, des quantités de coke fournies, en 1849, sur l'adjudication du 8 mars.	13
IX. Tableau statistique de la consommation du coke, pendant l'année 1849.	14
X. Relevé des primes payées pour économies dans la consommation du coke, et pour régularité de marche des convois, pendant l'année 1849	16
XI. Estimation des objets en approvisionnement au magasin central de Malines, au commencement et à la fin de l'année 1849	17
XII. Modifications apportées au classement des marchandises, pendant l'année 1849.	18
XIII. Convention réglant les relations de service entre l'administration des chemins de fer de l'État, en Belgique, et l'administration du chemin de fer rhénan.	19
XIV. Convention réglant les relations de service entre l'administration des chemins de fer de l'État, en Belgique, et l'administration du chemin de fer du Nord, en France	27
XV. Convention réglant les relations de service entre les administrations des che- chemins de fer du Nord, en France, de l'État, en Belgique, et rhénan, en Prusse.	31
XVI. Convention réglant les relations de service entre l'administration des chemins de fer de l'État et celle du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse	35
XVII. État récapitulatif, par mois, du mouvement général des transports, pendant l'année 1849	41
XVIII. État récapitulatif, par mois, de la recette en général, pendant l'année 1849.	
XIX. État récapitulatif, par stations, du mouvement général des transports, pendant l'année 1849	45
XX. État récapitulatif, par stations, de la recette en général, pendant l'année 1849.	
XXI. Tableau comparatif des recettes mensuelles, par exercice, indiquant l'influence des mois sur le produit de chaque branche de revenu.	ib.
XXII. État des sommes payées mensuellement aux entrepreneurs pour le service de camionnage et de factage des marchandises, dans les diverses stations, pendant l'année 1849.	53
XXIII. État détaillé des recettes figurant comme produits extraordinaires dans les comptes de l'exercice 1849	56
XXIV. État indiquant le produit des excédants de terrains non utilisés pour le chemin de fer, dont la vente ou la rétrocession a été consentie jusqu'à la date du 1 ^{er} janvier 1850	58
XXV. Relevé des produits indirects du chemin de fer, pendant l'année 1849	59

XXVI. Tableau présentant l'évaluation des transports effectués, en 1849, gratuitement ou avec réduction sur les prix des tarifs, pour divers services publics . . .	60
XXVII. Tableau des dépenses faites pour les cinq emprunts dont les capitaux ont été affectés, en partie, à la construction du chemin de fer de l'État.	61
XXVIII. Situation, au 1 ^{er} janvier 1850, des cinq emprunts dont les capitaux ont été affectés, en partie, à la construction du chemin de fer de l'État	68







